




3 1761 11650614 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506148>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 138

Monday, September 19, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 138

Le lundi 19 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESS:

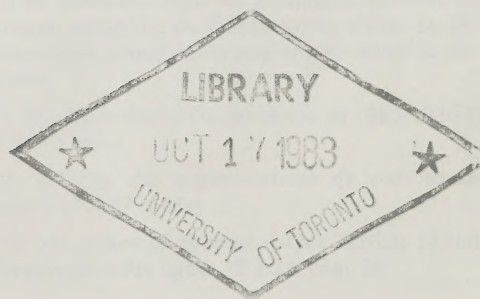
(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Vic Althouse
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Stan Hovdebo
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Friday, September 16, 1983:

Mr. Hovdebo replaced Mr. Althouse;
Mr. Althouse replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le vendredi 16 septembre 1983:

M. Hovdebo remplace M. Althouse;
M. Althouse remplace M. Benjamin.



MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, SEPTEMBER 19, 1983
(206)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski and McKnight.

Alternates present: Messrs. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Hovdebo, Loiselle and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witness: Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development.

It was agreed,—That a corrigendum be printed in Issue No. 132, which is as follows:

Minutes of Proceedings, Issue No. 131, page 9, after line 8:

“and the question being put on Clause 29, as amended, it was carried.”

It was agreed,—That a corrigendum be printed as follows:

That the evidence in Issue No. 107, page 93, be corrected to indicate that Mr. J. Donal Howe appeared before the Committee on his own behalf and not as a representative of the Canadian Export Association.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 54

It was agreed,—That the following documents, submitted by Mr. Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Cost change per tonne in 1985-86. (*See Appendix “TRPT-141”*)
2. Illustrative Sequence of Cost Increases. (*See Appendix “TRPT-142”*)

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 15 to 26, on page 26.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I reluctantly must rule your amendment out of order because it violates the principle of the bill as given consent to by the House in second reading. However, it seems to me that by any manner in which you read this bill, one of the principles or one of the intents of the bill is that the producers will pay more for the movement of their grain, and if that is a principle of the bill and the effect of your amendment is to remove that principle of the bill,

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 19 SEPTEMBRE 1983
(206)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présent: MM. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski et McKnight.

Substitués présents: MM. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Hovdebo, Loiselle et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoin: M. Arthur Kroeger, secrétaire, département d'État au Développement économique.

Il est convenu,—Que la correction suivante soit apportée au fascicule numéro 132:

Procès-verbal, fascicule numéro 131, page 9, après la ligne 8:

«l'article 29, modifié, est mis aux voix, et adopté»

Il est convenu,—Que la correction suivante soit apportée:

Que les témoignages figurant au fascicule 107, page 83 soient corrigés et portent l'indication que M. J. Donal a comparu devant le comité de son propre chef et non à titre de représentant de l'Association canadienne d'exportation.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 54.

Il est convenu,—Que les documents suivants soumis par M. Kroeger, secrétaire du Département d'État au Développement économique, soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Variation des coûts par tonne en 1985-1986 (*Voir Annexe «TRPT-141»*)
2. Tableau des augmentations de coût successives (*Voir Annexe «TRPT-142»*)

M. Mazankowski propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 18 à 29, page 28.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Je dois à regret déclarer votre amendement irrecevable parce qu'il viole le principe du projet de loi voté par la Chambre en deuxième lecture. Quelle que soit la façon dont vous lisez le présent projet de loi, il me semble qu'un de ses principes ou objectifs est que les producteurs paieront davantage pour les mouvements de leur grain; s'il s'agit là d'un principe du projet de loi et si votre amendement vise à le rejeter, je ne puis permettre de le mettre aux

then I cannot allow it to be put. And I would cite to you Beauchesnes citation 764, paragraph 1:

A committee is bound by the decision of the House, given on second reading, in favour of the principle of the bill, and should not, therefore, amend the bill in a manner destructive of this principle.

Mr. Neil moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 29 to 41, on page 26, and by deleting lines 1 to 3, on page 27.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: The amendment is not in order, for the reason that the amendment, in my opinion, is contrary to the principle of the bill as agreed to by the House on second reading.

On motion of Mr. Gourde (*Lévis*), it was agreed,—That the French version of Clause 54 be amended by deleting line 35, on page 26, and substituting the following therefor:

«coûts» Excédent, en unités de pourcentage, du taux”

Mr. Althouse moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 33 to 35, on page 26, and substituting the following therefor:

“tonnes of grain moved in that crop year by the aggregate of”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Now, if I follow your explanatory note that is included with it, it allows a shipment in excess of 31.1 million tons to qualify for the Crow benefit. And again, Mr. Althouse, I would have to apply the same ruling to your—no, not the same ruling, but I would have to rule your proposed amendment out of order on the grounds that it exceeds the Royal Recommendation by going over the 31.1 million tons. I would suggest to you, however, in doing so, that you may have the opportunity at report stage to try again, because the government, as I understand it, will be bringing in amendments to the Royal Recommendation.

Mr. Althouse moved,—That Clause 54 be amended by deleting line 34, on page 26, and substituting the following therefor:

“41.1 million tonnes, whichever is the”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Again, Mr. Althouse, the effect of your amendment would be to increase the expenditures under the bill, which is in violation of the Royal Recommendation, and let me just read once more for the edification of members, citation 773, paragraph 7:

An amendment is out of order if it imposes a charge upon the public treasury, if it extends the objects and purposes or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation.

Therefore, your amendment, Mr. Althouse, is clearly out of order.

voix. J'appuie ma décision par la recommandation 764, paragraphe 1, de Beauchesnes, qui dit ceci:

La Chambre ayant consacré le principe du texte en le votant en deuxième lecture, il est en conséquence interdit au comité de le modifier de façon telle que ce principe ne soit plus respecté.

M. Neil propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 24 à 26, page 27.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: L'amendement est irrecevable parce que, selon moi, il est au contraire au principe du projet de loi tel qu'adopté par la Chambre en deuxième lecture.

Sur motion de M. Gourde (*Lévis*), il est convenu,—Que la version française du paragraphe 54(1) soit modifiée par la substitution, à la ligne 35, page 25, de ce qui suit:

«Coûts» excédents, en unités de pourcentage, du taux»

M. Althouse propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 13 à 16, page 27 et leur remplacement par ce qui suit:

«... nombre de tonnes de grain transportées au cours d'une campagne agricole et où le multiplicateur ... »

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Si je comprends bien votre note explicative qui est jointe à l'amendement, il permet à une expédition excédant 31,1 millions de tonnes de bénéficier des avantages des coûts tirés du tarif du Nid-de-Corbeau. Je dois appliquer la même règle pour votre amendement—non pas la même règle, mais je dois déclarer votre amendement proposé irrecevable parce qu'il va au-delà de la recommandation royale en dépassant le 31,1 millions de tonnes. Je vous suggère d'essayer de nouveau à l'étape du rapport parce que le gouvernement si je le comprends bien apportera des amendements à la recommandation royale.

M. Althouse propose,—Que l'article 54 soit modifié par la substitution à la ligne 33, page 27, de ce qui suit:

«agricole, 41.1 millions de tonnes, et où»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: De nouveau monsieur Althouse, votre amendement aurait pour effet d'augmenter les dépenses consenties en vertu du projet de loi, ce qui va à l'encontre de la recommandation royale—laissez-moi simplement vous lire une fois de plus, pour renseigner les membres, que la recommandation 773, paragraphe 7, précise:

Un amendement est irrecevable... s'il impose une charge au Trésor ou s'il n'est pas conforme à la recommandation royale dans la mesure où il en étendrait l'objet ou la portée ou rendrait moins rigoureuses les réserves et les conditions qu'il prescrit.

En conséquence, votre amendement est tout à fait irrecevable, monsieur Althouse.

On motion of Mr. Gourde (*Lévis*), it was agreed,—That the French version of Clause 54 be amended by deleting line 3, on page 27, and substituting the following therefor:

«agricoles suivante, les unités de pourcentage du»

On motion of Mr. Gourde (*Lévis*), it was agreed,—That the French version of Clause 54 be amended by deleting lines 6 to 10, on page 27, and substituting the following therefor:

a) 1982-83 : 0;

b) 1983-84 : 3;

c) 1984-85 : 3;

d) 1985-86 : 3;

e) 1986-87 et suivantes : 6.»

Mr. McKnight moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 4 to 8, on page 27.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Well, Mr. McKnight, you might be able, if we had only dealt with the title of the bill, to get away with that. The fact is that almost every clause we have dealt with in the bill subsequent to reading the title is at variance with the amendment you are proposing, and to remove "eligible costs" from the bill would indeed scuttle the intent of the bill. The fact is that it is out of order in my opinion, and I so rule.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That Clause 54 be amended by deleting lines 9 to 20, on page 27.

Mr. Hargrave moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 21 to 28, on page 27.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: We have a copy so that it is a simple amendment to remove the definition of final adjustment which would in effect alter the entire method of payment, and as Mr. Hargrave has said, it is consistent with the position enunciated by Mr. Mazankowski last week in committee. Because it changes the method of payment as enunciated in this bill, it is outside, it goes beyond the intent of the bill as stated in the bill of the principle of the bill as approved by the House on second reading, I would therefore have to rule it out of order Mr. Hargrave.

On motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*), it was agreed,—That Clause 54 be amended by deleting line 23, on page 27, and substituting the following therefor:

«ment made or to be made to the railway companies in respect»

On motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*), it was agreed,—That Clause 54 be amended by deleting line 25, on page 27, and substituting the following therefor:

«and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in section 21 or any amount that has been withheld under section 55, plus or minus any interim adjust»

Sur motion de M. Gourde (*Lévis*) il est convenu,—Que la version française du paragraphe 54(1) soit modifiée par la substitution à la ligne 3, page 27, de ce qui suit:

«agricoles suivantes, les unités de pourcentage du»

Sur motion de M. Gourde (*Lévis*) il est convenu,—Que la version française de l'article 54 soit modifiée par la substitution aux lignes 6 à 10, page 27, de ce qui suit:

a) 1982-1983: 0;

b) 1983-1984: 3;

c) 1984-1985: 3;

d) 1985-1986: 3;

et e) 1986-1987 et suivantes: 6;»

M. McKnight propose,—Que l'article 54 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 15, page 26.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Monsieur McKnight, si nous n'avions étudié que le titre du projet de loi, vous pourriez vous en tirer. Cependant presque chaque article que nous avons étudié dans le projet de loi après l'étude du titre est en contradiction avec l'amendement que vous proposez, et retirer «les frais administratifs» du projet de loi serait évidemment contraire à l'objet du projet de loi. Je crois qu'il est irrecevable et je le déclare tel.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 27 à 37, page 27.

M. Hargrave propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 38 à 44, page 27.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Oui, nous en avons un exemplaire de telle sorte qu'il s'agit d'un simple amendement à retirer de la définition de l'ajustement final, qui modifierait effectivement toute la méthode de paiement, et comme l'a dit M. Hargrave, cela est conforme à la prise de position énoncée par M. Mazankowski la semaine dernière en comité. Parce qu'il modifie la méthode de paiement prévue dans le projet de loi, il va au-delà de son objet précisé dans le texte même ou contre son principe tel qu'il a été approuvé par la Chambre en deuxième lecture. Je dois donc le déclarer irrecevable.

Sur motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*) il est convenu,—Que l'article 54 soit modifié par la substitution à la ligne 39, page 27, de ce qui suit:

«versements faits ou à faire aux compagnies de chemins de»

Sur motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*) il est convenu,—Que l'article 54 soit modifié par la substitution à la ligne 41, page 27, de ce qui suit:

«campagne agricole, à l'exclusion de toute réduction d'un versement de l'État à une compagnie de chemins de fer visée à l'article 21 et de toute retenue visée à l'article 55, plus ou moins le rajus-»

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 29 to 42, on page 27, and substituting the following therefor:

““government contributions to cost increases” equals the difference between the total variable costs of the railways and the aggregate of the Crow benefit and producer payments;”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

The question being put on the definition of “Government commitment”, it was agreed to on division.

Mr. Neil moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 43 to 49, on page 27.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Because I do not understand it? That is a good try Mr. Neil, but it is not going to work. I understand your intent in this one fairly clearly. The intent of your amendment would certainly change the intent of this bill, and is, therefore, out of order.

The question being put on the definition of “government share of the rate of cost change”, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

Mr. Gustafson moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 1 to 9, on page 28.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It is in fact changing the intent of the bill, and, therefore, is also out of order.

On motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*), it was agreed,—That Clause 54 be amended by deleting line 5, on page 28, and substituting the following therefor:

“the Administrator, the payments made or to be made to the”

On motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*), it was agreed,—That Clause 54 be amended by deleting line 7, on page 28, and substituting the following therefor:

“year pursuant to sections 55 and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in section 21 or any amount that has been withheld under section 55, will”

The question being put on the definition “interim adjustment”, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 10 to 23, on page 28.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I think we will have to rule it out of order because obviously the intent of your amendment, Mr. Mazankowski, is to ensure there will be no increase in the shipping costs to producers. And that, of course, is contrary to the intent of the bill and is therefore out of order.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 54 soit modifié par le remplacement des lignes 16 à 29, page 26, de ce qui suit:

«contributions gouvernementales aux augmentations de coûts» égales à la différence entre les coûts variables des chemins de fer et la somme des avantages du tarif du Nid-de-Corbeau et des paiements aux producteurs;»

Après débat, ledit amendement proposé est mis aux voix et rejeté par un vote à main levée: pour: 4; contre: 5.

La définition de «l'engagement financier de l'État», mise aux voix, est adoptée sur division.

M. Neil propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 34 à 39, page 26.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Je ne comprends pas très bien. Vous avez essayé, monsieur Neil, mais cela ne réussira pas. Je comprends très clairement votre objectif à cet égard. L'objet de votre amendement changerait certainement l'objet du présent bill, il est en conséquence irrecevable.

La définition de «part totale de l'État dans la variation des coûts», mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée: pour: 5; contre: 4.

M. Gustafson propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 45 à 49, page 27 et des lignes 1 à 3, page 28.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Cet amendement change en fait l'objet du projet de loi et en conséquence il est également irrecevable.

Sur motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*), il est convenu,—Que l'article 54 soit modifié par la substitution à la ligne 48, page 27, de ce qui suit:

«ministrateur, entre les versements faits ou à faire aux»

Sur motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*) il est convenu,—Que l'article 54 soit modifié par la substitution aux lignes 1 et 2, page 28, de ce qui suit:

«articles 55 et 56 pour une campagne agricole, à l'exclusion de toute réduction d'un versement de l'État à une compagnie de chemin de fer visée à l'article 21 et de toute retenue visée à l'article 55 et le montant visé à la définition»

La définition «rajustement provisoire», mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée: pour: 5; contre: 4.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 1 à 10, page 27.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: À mon avis, nous devons le déclarer irrecevable parce que l'objet de votre amendement vise à éviter une augmentation dans les coûts de l'expédition aux producteurs. Il est évident que cela est contraire à l'objet du projet de loi et donc irrecevable.

Mr. Althouse moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 11 to 23, on page 28, and substituting the following therefor:

“change means zero”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It has the same effect as the one just moved by Mr. Mazankowski, as I understand it, and for the same reason would have to be ruled out of order in that it changes the intent of the bill.

The question being put on the definition of “maximum shipper share of the rate of cost change”, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

Mr. Neil moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 24 to 36, on page 28.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I am afraid it has the same principle as the other amendments which are to retain the present costs to producer which are contrary to the intent of the bill and therefore is out of order.

The question being put on paragraph 54(1), it was agreed to, on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Flis	Tessier—5
Loiselle	

NAYS

Messrs.

Althouse	McKnight
Mazankowski	Neil—4

During the course of the meeting, the witness answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

M. Althouse propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 2 à 10, page 28, et leur remplacement de ce qui suit:

«variation des coûts signifie 0»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Cet amendement a le même effet que celui que M. Mazankowski vient de proposer; pour la même raison je dois le déclarer irrecevable, étant donné qu'il change l'objet du projet de loi.

La définition de «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts», mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée: pour: 5; contre: 4.

M. Neil propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 6 à 17, page 28.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il s'agit du même principe que les autres amendements, qui visent à maintenir les coûts actuels aux producteurs, amendements qui sont contraires à l'objet du projet de loi; en conséquence il est irrecevable.

Le paragraphe 54(1), mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Bockstael	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Flis	Tessier—5
Loiselle	

CONTRE

Messieurs

Althouse	McKnight
Mazankowski	Neil—4

Au cours de la séance, les témoins répondent aux questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, September 19, 1983

• 1544

The Chairman: Order, please.

• 1545

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman. I wonder if you could give the committee any indication as to the status of the last proposed amendment that was brought in by the minister. It would have the effect of changing Clause 59, on pages 31 and 32, and specifically would empower the Governor in Council to establish an inquiry under the Inquiries Act for the purpose of carrying out a review. This review would pertain to the method of payment in respect of grain transportation—the most conducive to agricultural development in Canada and particularly in western Canada.

I realize that we are not at Clause 59, Mr. Chairman. As you can appreciate, at the present time we are looking at various amendments that might be incorporated and I think it would help the committee to know whether in fact that particular proposal is to be found procedurally in order. If it is, we can assume that it will probably be carried and thereby our amendments could be . . .

Mr. Bockstael: Geared.

Mr. Mazankowski: —could be geared to incorporate that as well. That is right. Thank you, Mr. Bockstael.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I think you have put forward a very important question and I wonder if I could just take a minute to run through the amendment again.

Mr. Mazankowski: Certainly.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I am afraid you are going to be disappointed by my answer, as I am myself somewhat. But this proposed amendment can only be used in Parliament at report stage. In fact, if you look at the amendment, which was circulated to the committee by the minister, you will see that across the top of it is written the words, "For Use in Parliament".

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman.**The Chairman:** This is part of Parliament, of course.

Mr. Mazankowski: That is not any different from other amendments that have been found . . .

The Chairman: I agree. However, what this proposed amendment does is give authority for the setting up of a commission which will operate under the powers of the Inquiries Act and shall be paid, if I can use that crass term, at such rates of remuneration as the Treasury Board approves.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 19 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pourriez-vous donner au Comité une idée de ce qu'il en est du dernier projet d'amendement que nous a présenté le ministre? Cet amendement modifierait l'article 59, aux pages 31 et 32, et permettrait au gouverneur en conseil d'instituer, en vertu de la Loi sur les enquêtes, une commission d'étude. Celle-ci se pencherait sur les modes de paiement en matière de transport du grain, sujet au coeur même de l'expansion agricole du pays, surtout de l'Ouest.

Je le sais, monsieur le président, nous n'en sommes pas encore à l'article 59. Comme vous le comprendrez, à l'heure actuelle, nous envisageons différents amendements qui pourraient être présentés, et je crois que le travail du Comité serait facilité si nous pouvions savoir si cet amendement précis sera recevable. Dans l'affirmative, nous pouvons supposer qu'il sera adopté, et par conséquent, nous pourrions . . .

M. Bockstael: Adapter.

M. Mazankowski: . . . pourrions adapter nos amendements en fonction. En effet, merci, monsieur Bockstael.

Le président: Monsieur Mazankowski, la question que vous soulevez est très importante, et j'aimerais prendre quelques minutes pour relire une fois de plus l'amendement.

M. Mazankowski: Faites.

Le président: Monsieur Mazankowski, j'ai bien peur que vous serez déçu de ma réponse, comme je le suis quelque peu moi-même. Ce projet d'amendement ne peut être présenté qu'à l'étape du rapport. De fait, si vous vous reportez au texte de cet amendement, que le ministre a distribué aux membres du Comité, vous lirez, au haut de la page: «A l'usage du Parlement».

M. Mazankowski: En effet, monsieur le président.**Le président:** Ce Comité fait bien sûr partie du Parlement.

M. Mazankowski: Cela ne diffère en rien des autres amendements qui ont été . . .

Le président: J'en conviens. Cependant, ce projet d'amendement permet la création d'une commission en vertu de la Loi sur les enquêtes; les commissaires seront rémunérés, pour tomber dans les considérations financières, au taux approuvé par le Conseil du Trésor.

[Texte]

[Traduction]

• 1550

It is possible that one could argue, I suppose, that because Treasury Board has to approve it, it does not come under the Royal Recommendation. But in fact it does, because even things that are included in the Royal Recommendation routinely must be approved by Treasury Board, whether we like it or not. I happen to be one who does not like it, but that is neither here nor there. Because it will in fact increase the expenditures that the Government of Canada will have to undertake as a result of a passage of this bill, if it passes, it is included in the Royal Recommendation and has the effect of increasing the expenditure under this bill, and, therefore, will have to be moved at report stage rather than in the committee.

I believe it would have been useful for us to be able to discuss this in committee, but I know that I would have to rule that it is beyond the terms of reference that we have received from the House for us to deal with this amendment. That is how I would have to rule, if I am asked for a formal ruling.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In that case, let us not ask for a formal ruling. Let us discuss it.

Mr. Mazankowski: There is certainly nothing wrong with that idea, Mr. Chairman, except that in drafting future amendments as we proceed, it is important to know the status or the likely status of these, because it would now appear that we have three substantive government amendments that are not in order, or are not procedurally acceptable as far as this committee is concerned. Is that not correct, Mr. Chairman? I refer to the one that we have just discussed. I refer to the new Part IV, which proposes to establish a safety net, and also I refer to a clause dealing with additional crops and products, all of which have been found to be out of order because they transcend the Royal Recommendation. I just wanted to make that clarification and get your concurrence on that particular assumption.

The Chairman: We agree on that. As far as I understand the procedures, both the new Part IV announced on May 31 and the proposed terms of the Commission of Inquiry submitted by the new minister would have to be moved following amendments brought in by a minister of the Crown to the Royal Recommendation contained in this bill.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I guess the follow-up question to that is then what latitude does an individual Member of Parliament in the House of Commons have to move an amendment to the proposals that are contained herein. It may very well be that members may want to modify the terms of reference for the Commission of Inquiry. It may very well be that they may want to either delete or add additional crops under the aegis of the amendment that is proposed to include other crops and products. It may very well be that members may want to introduce another proposal for a safety net with a different figure. I think the figure here is based upon 10% of the weighted average of grain. Does the

J'imagine qu'on pourrait faire valoir qu'étant donné que le Conseil du Trésor doit approuver la rémunération, l'amendement ne tombe pas sous le coup de la recommandation royale. Or, c'est précisément le cas car même les créations habituelles qui sont intégrées à la recommandation royale doivent être approuvées par le Conseil du Trésor, que cela nous plaise ou non. Personnellement, cela ne me plaît pas tellement, mais cela n'a rien à voir. Étant donné que cet amendement augmentera les dépenses que le gouvernement du Canada devra financer suite à l'adoption de ce projet de loi, s'il est adopté, l'amendement est visé dans la recommandation royale, augmente les dépenses en vertu de ce projet de loi et, par conséquent, l'amendement devra être présenté à l'étape du rapport, et non pas en comité.

Je crois qu'il aurait été utile d'en discuter en comité, mais je sais que je devrai statuer que cet amendement dépasse l'ordre de renvoi que nous avons reçu de la Chambre. Si on me demandait de rendre une décision, c'est ce que je dirais.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Dans ce cas, nous ne vous demanderons pas des décisions officielles. Discutons de l'amendement.

M. Mazankowski: Le principe que vous mettez de l'avant, monsieur le président, est certainement défendable, sauf que pour les amendements que nous présenterons ultérieurement, il serait important de connaître ce qu'entend faire le gouvernement, car il semblerait que nous avons trois projets d'amendements gouvernementaux de fond qui ne sont pas recevables en comité. Est-ce exact, monsieur le président? Je fais référence ici au projet d'amendement dont nous venons de discuter, à la nouvelle partie IV qui assurerait une protection, et je fais également référence à un article portant sur les produits et les récoltes supplémentaires; ces trois projets d'amendements ont été jugés irrecevables parce qu'ils vont au delà de la recommandation royale. Je voulais apporter cette précision et savoir si vous êtes d'accord.

Le président: Nous sommes d'accord. Si je comprends bien la procédure, l'amendement portant sur la nouvelle partie IV annoncée le 31 mai, ainsi que les dispositions de création d'une commission d'enquête présentées par le ministre, devront être présentés après qu'un ministre de la Couronne aura présenté certains amendements à la recommandation royale de ce projet de loi.

M. Mazankowski: Dans ce contexte, monsieur le président, il faut se demander si un député, à la Chambre, peut présenter un amendement aux propositions que nous avons ici. Il se pourrait fort bien que les députés veuillent modifier les attributions de la commission d'enquête. Il se pourrait qu'ils veuillent changer la liste des récoltes supplémentaires visées à l'amendement. Il se pourrait que les députés veuillent présenter une autre proposition pour ce qui est de la protection, en changeant les chiffres. On parle, dans l'amendement, de 10 p. 100 de la moyenne pondérée des grains. Le fait que l'amendement sera présenté à l'étape du rapport empêche-t-il un député de présenter un amendement à cet amendement lorsque le

[Text]

movement at report stage preclude an individual member from moving an amendment to that amendment at some appropriate time? I submit to you, if that kind of latitude and discretion is not allowed it certainly undermines the privileges and prerogatives of individual Members of Parliament to deal with this in a normal way.

The Chairman: Again, it is a very important question, Mr. Mazankowski, and what I am going to say now, again, is not a ruling. It is my understanding of the situation and how I perceive at the moment how I would have to rule if the situation arose. I say that in view of the fact that no amendments have been moved in that regard, and therefore I cannot make a ruling on something I have not seen.

• 1555

Obviously a member has an opportunity to make amendments to any bill, and the proper time to make amendments to the proposed new Part IV or to the proposed new clause dealing with the establishment of a commission of inquiry is after the minister of the Crown has brought in the Royal Recommendation and he or his parliamentary secretary has in fact proposed those amendments to the bill. Then it is open in report stage for any member of the House to propose amendments thereto. So that opportunity is there for members at report stage. Although it may not be available to you in the committee, it is there at report stage.

Mr. Mazankowski: So notwithstanding that the 48-hour period may lapse, am I to take it then that when the minister brings in an amendment which would modify the Royal Recommendation, there is a provision of time allocated for amendments to be considered?

The Chairman: I guess, Mr. Mazankowski, that is one of the reasons why the minister is involved to give an advance notice of these proposed changes to the bill. You have 48 hours, as you know, from the time the bill is tabled until debate on report stage begins.

My recollection and understanding of proceedings once the report stage has begun are that the amendments must be moved during the consideration of a particular clause, unless of course there is agreement in the House to stand that clause. Just a minute now. I am going to take a little bit of professional advice.

Mr. Mazankowski: We are getting into a very fine area now.

The Chairman: I am afraid, Mr. Mazankowski, that I do not know the precise answer to that rather technical question. This is one of these jobs, you know, in which you do not get advance training; it is on-the-job learning, but I will find out and advise you. How is that?

Mr. Mazankowski: That is fair enough, Mr. Chairman. I wanted to raise it now because I think it is important to establish very clearly the timeframe or the procedure within which members can move amendments that will have some effect upon the three substantive amendments that are going to

[Translation]

temps viendra? Je maintiens que si ce pouvoir n'est pas donné aux députés, leurs privilèges et prérogatives sont minés.

Le président: Encore une fois, monsieur Mazankowski, vous soulevez une importante question, et ma réponse ne sera pas une décision. Je vous donne mon interprétation de la situation, je vous dis comment je crois que je devrais statuer si la question se posait. Je dis cela, étant donné qu'aucun amendement n'a été présenté et, par conséquent, je ne peux statuer sur quelque chose que je n'ai pas vu.

De toute évidence, les députés peuvent présenter des amendements à n'importe quel projet de loi; pour modifier la nouvelle partie IV, ou l'article portant sur la création d'une commission d'enquête, les députés devront attendre que le ministre de la Couronne ait présenté la recommandation royale et que lui, ou son secrétaire parlementaire, ait présenté réellement les amendements au projet de loi. A ce moment-là, à l'étape du rapport, n'importe quel député peut présenter des amendements à ces amendements. Donc, les députés doivent attendre à l'étape du rapport. Vous ne pouvez pas le faire en comité, mais vous pouvez le faire à l'étape du rapport.

M. Mazankowski: Donc, nonobstant le fait que les 48 heures peuvent s'écouler, je comprends que lorsque le ministre présentera un amendement modifiant la recommandation royale, nous aurons un délai réservé pour étudier les amendements?

Le président: J'imagine, monsieur Mazankowski, que c'est une des raisons pour lesquelles le ministre s'est engagé à donner un préavis de ces projets d'amendement au projet de loi. Comme vous le savez, nous disposons de 48 heures entre le moment de présentation du projet de loi et le début du débat, à l'étape du rapport.

Si je comprends bien la procédure à l'étape du rapport, les amendements doivent être présentés pendant qu'un article est à l'étude, à moins, bien sûr, qu'il n'y ait consentement de la Chambre pour réserver cet article. Un instant; je vais consulter ma spécialiste.

M. Mazankowski: Le débat devient de plus en plus intéressant.

Le président: J'ai bien peur, monsieur Mazankowski, de ne pas connaître la réponse exacte à votre question, qui est plutôt complexe. J'occupe un de ces emplois pour lesquels on ne peut pas se préparer à l'avance; la formation se fait sur place; je vais me renseigner et vous communiquer la réponse. Cela vous satisfait-il?

M. Mazankowski: Bien sûr, monsieur le président. J'ai soulevé la question aujourd'hui parce que, selon moi, il est important de connaître bien précisément le délai ou les formalités permettant aux députés de présenter des amendements à ces trois amendements de fond que présentera le

[Texte]

be introduced by the minister. I think it is important that we know when amendments can be moved, because as I take it, it would be out of order to attempt to propose amendments that may have a bearing on the amendments that are being proposed by the minister, and so . . .

The Chairman: It is out of order in this committee to do that, yes.

Mr. Mazankowski: But even at the report stage, it is my understanding that within the 48-hour period it would be out of order.

The Chairman: Common sense would tell me that there has to be some provision in the House orders, but I will . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is precisely the clarification that I was seeking.

The Chairman: I will try to give that to you after the dinner hour. How is that?

Mr. Mazankowski: Thank you. That is fine.

The Chairman: All right, now, before we proceed with today's proceedings, could I ask the committee for two minor corrections to the minutes of the committee. The first one I would ask for is that a *corrigendum* be printed to Issue number 132, which is as follows: *Minutes of Proceedings*, Issue number 131, after page 8, the following:

And the question being put on Clause 29, as amended, it was carried.

It was inadvertently left out of the minutes in Issue 131. Is that agreed?

Mr. Mazankowski: As long as it is factually correct.

The Chairman: It is factually correct. I will put my right arm on the stake for that, or on the block.

The second one, that a *corrigendum* be printed in one of our next issues as follows: *Evidence*, Issue number 107, page 93, and this is the *corrigendum*: Mr. J. Donald Howe, Transport Economist. Delete the words "Canadian Export Association" after his title, because he appeared before the committee on his own behalf and not as a representative of the Canadian Export Association. The minutes make it look as though he is representing the Canadian Export Association. If members will recall, he appeared at the same time, but not as their representative.

• 1600

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now, if members wish, I can give you a thumbnail sketch of where we have been, from the point of view of our consideration of this bill. It would take me, maybe, two minutes.

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Traduction]

ministre. Il importe de savoir à quel moment nous pourrions présenter ces amendements, car si je comprends bien, nous ne pourrions présenter des amendements qui auraient des incidences sur les amendements qu'envisage de présenter le ministre, et donc . . .

Le président: En effet, ces amendements présentés en comité seraient irrecevables.

M. Mazankowski: Mais même à l'étape du rapport, je crois comprendre qu'ils seraient irrecevables s'ils étaient présentés dans les 48 heures.

Le président: En fait, il doit bien y avoir une disposition dans le Règlement de la Chambre, mais je vais . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est précisément l'explication que je voulais entendre.

Le président: J'essaierai de vous répondre après le dîner. Cela vous convient?

M. Mazankowski: Merci. Cela me convient.

Le président: D'accord; avant d'entreprendre réellement notre séance d'aujourd'hui, j'aimerais demander au comité d'accepter que deux petites corrections soient apportées aux délibérations du Comité. Je vous demanderai d'abord d'accepter de faire imprimer un corrigé au fascicule n° 132, de la façon suivante: «Procès-verbal», fascicule n° 131, après la page 8, ajouter ce qui suit:

L'article 29, modifié, est adopté.

Ce renseignement a été oublié dans le fascicule n° 131. Êtes-vous d'accord?

M. Mazankowski: Pour autant que l'article a bel et bien été adopté.

Le président: Il l'a été. J'en mettrais ma main au feu.

Deuxièmement, je vous demande d'accepter de publier un corrigé dans un de nos fascicules ultérieurs, de la façon suivante: «Témoignages» fascicule n° 107, page 93, et voici la correction à apporter: M. J. Donald Howe, économiste des transports. Il s'agit de biffer les mots «Association canadienne d'exportation» après son titre, car il est venu témoigner à titre personnel, et non pas en tant que représentant de l'Association canadienne d'exportation. Le compte rendu donne à penser qu'il représente l'association. Les députés se rappelleront qu'il a fait son témoignage au même moment, mais qu'il ne représentait pas l'association.

Des voix: D'accord.

Le président: Maintenant, si les députés le désirent, je peux leur broser un tableau rapide de ce que nous avons fait dans notre étude du projet de loi. J'aurai besoin d'environ deux minutes.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: By unanimous consent, Clause 2 as amended was allowed to stand; Clauses 3, 4, 5, and 6 as amended were carried; Clause 7 was carried on division; Clauses 8, 9 and 10 as amended were carried; Clause 11 was carried on division; Clauses 12 and 13 as amended were carried; Clause 14 was carried; Clause 15 as amended was carried; Clause 16 was carried; Clauses 17 through 21 as amended were carried; Clauses 22 and 23 were carried; Clause 24 as amended was carried; Clauses 25 through 28 inclusive were carried; Clauses 29 and 30 as amended were carried; Clauses 31 and 32 were carried; Clause 33 as amended was carried; Clause 34 as amended was allowed to stand; Clauses 35, 36 and 37 as amended were carried; Clause 38 was allowed to stand; Clauses 39 and 40 as amended were carried; Clauses 41 and 42 were carried; Clause 43 as amended was carried; Clause 44 was carried; Clause 45 as amended was carried; Clauses 46 through 51 inclusive were carried; Clauses 52 and 53 as amended were carried.

That brings us to Clause 54, which I now call.

On Clause 54

Mr. Neil: Mr. Chairman, are you going to circulate that to us?

The Chairman: I do not have it to circulate to you at the moment. I could get it, except that I do not have it in English and French. The clerk brought it for my information and I decided to fill you in. I could get copies of it and circulate it to you, if you agree.

Mr. Neil: The other thing, Mr. Chairman, was that a few days ago the clerk was good enough to circulate copies of the amendments to certain of the clauses up to that time. I am wondering if she would be good enough to let us have an up-to-date copy of the amendments that have been made. It would make it much easier when we are referring back to the bill.

The Chairman: The clerk advises me that she can have that ready for you on Wednesday afternoon, so that it will be up to date and correct.

Mr. Neil: Very good.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if you could inform us, or if the clerk has a figure, as to the number of amendments that have been adopted.

The Chairman: If you would just give me a minute I could give you a rough figure, but she may be able to give you an exact one. The total at the moment is rather unusual, to say the least, and I think it is indicative of the work this committee is doing. To the end of Clause 53—and you will recall that three of the clauses have been stood—69 amendments have been adopted.

Mr. Mazankowski: Out of a 70-clause bill that is running a little better than one amendment per clause—a pretty good average.

[Translation]

Le président: Par consentement unanime, l'article 2, modifié, a été réservé; les articles 3, 4, 5 et 6, modifiés, ont été adoptés; l'article 7 a été adopté à la majorité; les articles 8, 9 et 10, modifiés, ont été adoptés; l'article 11 a été adopté à la majorité; les articles 12 et 13, modifiés, ont été adoptés; l'article 14 a été adopté; l'article 15, modifié, a été adopté; l'article 16 a été modifié; les articles 17 à 21, modifiés, ont été adoptés; les articles 22 et 23 ont été adoptés; l'article 24, modifié, a été adopté; les articles 25 à 28 inclusivement ont été adoptés; les articles 29 et 30, modifiés, ont été adoptés; les articles 31 et 32 ont été adoptés; l'article 33, modifié, a été adopté; l'article 34, modifié, a été réservé; les articles 35, 36 et 37, modifiés, ont été adoptés; l'article 38 a été réservé; les articles 39 et 40, modifiés, ont été adoptés; les articles 41 et 42 ont été adoptés; l'article 43, modifié, a été adopté; l'article 44 a été adopté; l'article 45, modifié, a été adopté; les articles 46 à 51 inclusivement ont été adoptés; les articles 52 et 53, modifiés, ont été adoptés.

Cela nous amène maintenant à l'article 54, qui est mis en discussion.

Article 54

M. Neil: Monsieur le président, allez-vous faire distribuer ce document?

Le président: Je n'ai pas de copie à vous distribuer pour le moment; je pourrais le faire, sauf que le document n'est pas dans les deux langues officielles. Le greffier m'a préparé ce papier à titre de renseignements et j'ai décidé de vous le transmettre. Je pourrais en obtenir des copies et vous les distribuer, si vous êtes d'accord.

M. Neil: Deuxième chose, monsieur le président; il y a quelques jours, le greffier a eu la bonté de distribuer des copies des amendements qui avaient été apportés à vos articles. J'aimerais savoir si elle aurait encore la bonté de nous remettre une copie à jour des amendements qui ont été adoptés. Cela nous faciliterait la tâche lorsque nous devons consulter le projet de loi.

Le président: Le greffier me dit qu'elle peut préparer cela pour mercredi après-midi; ainsi, vous pourrez avoir un projet de loi à jour et exact.

M. Neil: Très bien.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous, ou le greffier, pourriez-vous nous indiquer le nombre d'amendements qui ont été adoptés?

Le président: Si vous me donnez un instant, je pourrai vous donner une approximation; cependant, le greffier peut vous donner un nombre exact. Le nombre total d'amendements adoptés à l'heure actuelle est plutôt surprenant, et je crois que cela montre bien le travail qu'a abattu le Comité. Après adoption de l'article 53—et il faut souligner que trois articles ont été réservés—69 amendements ont été apportés.

M. Mazankowski: Donc, pour un projet de loi de 70 articles, nous avons un peu plus qu'un amendement par article; une moyenne assez respectable.

[Texte]

The Chairman: Considerably better.

I now call Clause 54 and I would propose to the committee, if the committee agrees, that we do as we have done in the other definition clauses, because this is an interpretation clause, that is, we do a cursory examination of each definition and that we stand Clause 54 and then proceed to the other clauses in this part of the bill, so that during the study of subsequent clauses members may well come to a better understanding and application of the interpretation clause. Is that agreed?

• 1605

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, Clause 54.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Kroeger could tell us why the CN adjustment issue did not arise during the course of the Gilson discussions, because it really came as a bit of a surprise after the Gilson process was conducted. I think what it really has the effect of doing is diluting, to some extent, the \$651 million Crow benefit. Why was a provision not made in the calculation of costs to the railroads at the outset that would have incorporated this figure in the aggregate term and then would have increased the Crow benefit rather than diluting it, inasmuch as the CN adjustment comes right off the top?

Mr. A. Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Mr. Chairman, I think the short answer is that the need for a CN adjustment did not emerge until the discussions had got to a fairly technical stage. I could not say with certainty whether that first emerged in the rates task force or not . . . Mr. Lefebvre tells me that that is the stage at which it came out; the rates task force was appointed pursuant to one of Dr. Gilson's recommendations. We also had a study done by Mr. Snively then of how the costs might best be apportioned as between CN and CP, and there was extensive discussion of the question of the CN adjustment during the meetings of the legislative task force, of which I do have some firsthand memory.

On Mr. Mazankowski's point about this being a dilution, it might be helpful to the committee if I were just to spend a minute explaining what the CN adjustment is about and how it works, if that is agreeable.

Mr. Mazankowski: Sure—that is, if it is okay with the chairman.

Mr. Kroeger: The total cost of moving grain, cost as defined in the bill, in 1981-1982 was \$803.7 million and the Crow revenues were just a shade over \$150 million. If you subtract that, you come to the figure of \$651.6 million. Now that figure of \$803 million . . . if that quantity of revenue had been available the railways would have been fully compensated. The problem was that if you simply apportioned that to each railway on a per-tonne basis, CP would have been over-

[Traduction]

Le président: Très respectable.

Nous entreprenons maintenant l'étude de l'article 54 et, si le Comité est d'accord, j'aimerais que nous procédions, pour cet article, comme nous l'avons fait pour les autres articles donnant les définitions, c'est-à-dire que nous étudions chacune des définitions rapidement, que nous réservions l'article 54 et que nous passions ensuite à l'étude des autres articles de cette partie; ainsi, pendant l'étude des autres articles, les députés pourront mieux comprendre la portée de l'article des définitions. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Passons maintenant à l'article 54.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais que M. Kroeger nous explique la raison pour laquelle la question de l'indemnité CN n'a pas été soulevée à l'époque du Comité Gilson. Nous avons eu toute une surprise après l'étude de M. Gilson. Cette indemnité réduit quelque peu la subvention de 651 millions de dollars du Nid-de-Corbeau. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on n'a pas tenu compte, dès le départ, de ce montant global dans le calcul des coûts des chemins de fer, ce qui aurait eu pour effet d'augmenter la subvention du Nid-de-Corbeau plutôt que de la diminuer, en ce sens que l'indemnité CN est déduite du total?

M. A. Kroeger (secrétaire, ministre d'État à l'Expansion économique): Monsieur le président, il existe une réponse très simple à cette question. En effet, le besoin de cette indemnité CN n'est devenu apparent que lorsque le débat a été lancé sur les détails techniques. Je ne sais pas si c'est le groupe chargé d'étudier les taux qui en a d'abord parlé—M. Lefebvre me confirme que c'est effectivement à ce moment-là que cette question a été soulevée. Le groupe d'étude sur les taux a été mis sur pied conformément à une recommandation de M. Gilson. Nous avons également demandé à M. Snively de faire une étude sur la répartition des coûts entre les Chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique. Je me rappelle également très bien que le groupe d'étude des mesures législatives a beaucoup discuté de l'indemnité CN lors de ces rencontres.

Il vous serait sans doute utile que je vous explique l'indemnité CN et son fonctionnement, en réponse à la question de M. Mazankowski sur l'effet de réductions de cette disposition.

M. Mazankowski: Très bien, si le président est d'accord.

M. Kroeger: Le coût total des mouvements de grain s'est élevé, conformément aux dispositions du projet de loi, à 803.7 millions de dollars en 1981-1982, et les revenus du Nid-de-Corbeau ont légèrement excédé 150 millions de dollars. Ceci donne donc un total de 651.6 millions de dollars. Mais ces 803 millions de dollars . . . si la somme totale de ces revenus avait été disponible, les chemins de fer auraient pu être entièrement compensés de leurs frais. Mais si la répartition se faisait

[Text]

compensated in its relation to its costs, CN would have been under-compensated. So the CN adjustment is not a dilution factor in the sense of somehow extracting money from producers and setting that to one side and then distributing what is left, it is rather a way of rebalancing the returns to the two railways.

Before coming to this meeting, I did a little arithmetic example, which might help to illustrate to the committee what the CN adjustment does. As it happens, the example I took used a figure of total eligible costs of \$765 million. Members of the committee will . . .

Mr. Mazankowski: Total eligible costs.

Mr. Kroeger: The total eligible costs, that is . . .

Mr. Mazankowski: That would include the movement of grain up to Prince Rupert, which . . .

Mr. Kroeger: Everything . . .

Mr. Mazankowski: —which creates the CN adjustment?

Mr. Kroeger: —Prince Rupert, Churchill, everything. Let us say that the cost of moving grain in year X was \$765 million. Members of the committee may remember from the exposition I gave at the beginning of Part II that the way one proceeds is to establish a multiple. You divide the Crow revenues into the eligible costs and that gives you a multiple and you then apply that to the list of rates in Schedule II.

• 1610

All right, let us take Crow revenues of \$150 million. If you divide that into \$765 million in eligible costs, you are going to get a multiple of 5.1. If you were to take the Crow rate at \$4.89, which is a particular rate from a particular point, and multiply that by 5.1, you would get a freight rate of \$24.94.

If, on the other hand, you proceed as we are here, and you subtract the CN adjustment from the eligible costs and then divide by the revenues, you get 150 into 750 and you get a multiple not of 5.1 but of 5. And a multiple of 5 gives you a freight rate of \$24.45.

The difference between those two freight rates is 49¢ a tonne.

If you simply said there would be no ceiling adjustment, we are going to establish one multiple for the whole system for both railways, then in effect CP would have been getting 49¢ a tonne more than it should have on the basis of its costs. The way you equalize for certain disabilities that CN is under is you take off the ceiling adjustment first and then you strike your multiple on the basis of what is left, and the difference is significant enough. Just in the example I gave, it comes to 49¢ a tonne, and over millions of tonnes that comes out to quite a bit of money.

[Translation]

simplement sur la base du tonnage, le Canadien Pacifique toucherait un excédent par rapport à ses coûts et le CN, pour sa part, enregistrerait un déficit. Donc, l'indemnité CN ne constitue pas un facteur de réduction, en ce sens qu'il ne s'agit pas de prélever des fonds des producteurs et de les mettre de côté, et de partager ensuite ceux qui restent. Il s'agit plutôt d'une façon de rééquilibrer les revenus et de les répartir entre les deux sociétés de chemins de fer.

Avant de me rendre à cette réunion, j'ai préparé un petit exemple de calcul mathématique qui pourrait aider les membres du Comité à comprendre l'effet de l'indemnité CN. J'ai fondé mon exemple sur un total de coûts admissibles de 765 millions de dollars. Les membres du Comité verront . . .

Mr. Mazankowski: Total des coûts admissibles?

Mr. Kroeger: Le total des coûts admissibles, c'est-à-dire . . .

Mr. Mazankowski: Ceci inclut donc le mouvement de grain vers Prince Rupert, qui . . .

Mr. Kroeger: Tout . . .

Mr. Mazankowski: . . . est à la base de l'indemnité CN?

Mr. Kroeger: . . . Prince Rupert, Churchill, tout. Mettons que le coût total des mouvements de grain pour une année donnée soit de 765 millions de dollars. Les membres du Comité se rappelleront peut-être que je leur ai déjà expliqué, au début de mon exposé sur la partie II, que l'on commence toujours par déterminer le multiple. Si vous divisez les coûts admissibles par les revenus du Nid-de-Corbeau, vous obtenez un multiple que vous appliquez à la liste des taux énoncés à l'annexe II.

Donc, supposons des revenus du Nid-de-Corbeau de 150 millions de dollars. Si les coûts admissibles s'élèvent à 765 millions de dollars, et qu'on les divise par 150 millions de dollars, on obtient un multiple de 5.1. Si l'on multiplie ensuite un taux du Nid-de-Corbeau que l'on fixe arbitrairement, pour les fins de cet exemple, à \$4.89 par 5.1, on obtient un tarif de transport de \$24.94.

Cependant, si l'on soustrait l'indemnité CN des coûts admissibles et que l'on divise ensuite ce total par le montant des revenus, à savoir 750 millions de dollars divisés par 150, l'on obtient un multiple de 5 plutôt que de 5.1, ce qui donne un tarif de transport de \$24.45.

Il y a donc une différence de 49c. la tonne entre ces deux tarifs.

Sans indemnité, si le même multiple s'appliquait aux deux compagnies de chemins de fer, le Canadien Pacifique toucherait 49c. la tonne de plus qu'il ne le devrait par rapport à ses coûts. La meilleure façon de compenser le CN de ces quelques désavantages est de commencer par soustraire cette indemnité et de calculer le multiple à partir du reste. La différence est assez considérable. Dans l'exemple que je vous ai donné, elle s'élève à 49c. la tonne, et quand il s'agit de millions de tonnes, cela représente beaucoup d'argent.

[Texte]

But it is simply a way of rebalancing the revenues, and we identify in the bill at least three factors that CN has. The first one is it has to travel the longer distance to Prince Rupert for the same revenues as if it was going to Vancouver. The second one is this oddity about the equalization for Calgary being based on Edmonton and, in effect, CN gets an adjustment to compensate for the CP windfall. It is a complicated way of doing it. We could not find any other way of doing it, but it works. The third specific that CN needs compensation for is the extra cost of transporting grain to Churchill, which we calculate as being a little over \$2 a tonne, above and beyond the normal cost.

Those are the three that give rise to the need for a greater amount of revenue for CN than for CP and lead us into the establishment of the concept of the CN adjustment.

Perhaps later on, rather than now, members of the committee will want to know what is meant by the other factors that we refer to. At the moment, CN has lighter-weight rail than CP on its branch lines, so you cannot load a hopper car as fully. So the tonnes that CN can carry in a trainload are not as great as CP. On the other hand, we are steadily replacing that light-weight rail under the Branch Line Rehabilitation Program, and one day CN is going to have heavier-weight rail than CP has. So that is going to reverse, and you need to be able to take account of that as these conditions change.

The other identifiable factor that we discussed quite a lot in the legislative task force is that CN's lines are in the northern part of the provinces, and that is where the barley is grown. That is a lighter-weight grain than wheat, so you cannot get as many tonnes of barley into a hopper car as you can get tonnes of wheat. Again to compensate for that factor, this reference to "other" is included in the relevant clause of the bill that deals with the CN adjustment. And because these factors that I have been talking about in the last little while may change over time, the bill allows the CP to reflect changing circumstances in its successive costing reviews.

That is, I think, as far as I need to go at the moment on the CN adjustment, Mr. Chairman.

• 1615

Mr. Mazankowski: Then I guess one can assume that this adjustment could vary from year to year.

Mr. Kroeger: That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: It is very interesting, Mr. Chairman. I was intrigued by Mr. Kroeger's explanation over the fact that CN had lighter rail. It is quite obvious here that whatever disabilities the railroads have in this whole regime, they certainly have not been forgotten about in terms of taking into consideration their particular situation at the present time.

I guess what I would have to say in the follow-up is that those of us who defend the producer interest wish that the same kind of consideration might have gone into the welfare of the producers as has gone into the welfare of the railways.

[Traduction]

C'est une simple façon de rajuster les revenus, et dans le projet de loi, nous mentionnons trois facteurs qui ont une influence considérable sur le CN. Le premier facteur consiste en ceci que le CN doit transporter le grain jusqu'à Prince Rupert pour le même prix que s'il ne se rendait qu'à Vancouver. Deuxièmement, le calcul des taux pour Calgary est fondé sur Edmonton, et par conséquent, le CN touche une indemnité pour le compenser de l'avantage accordé au CP. La formule est assez compliquée, mais nous n'avons pas réussi à trouver un autre moyen de procéder qui soit plus juste. La troisième raison pour laquelle le CN touche une indemnité est le coût supplémentaire inhérent au transport du grain jusqu'à Churchill, qui s'élève à un peu plus de \$2 la tonne de plus que le coût normal.

Ce sont donc les trois raisons qui font que le CN a besoin de plus de revenus que le CP et qui ont mené à l'établissement de l'indemnité CN.

Les membres du Comité voudront probablement obtenir des explications supplémentaires sur les autres facteurs un peu plus tard. Il convient de signaler que les rails des tronçons du CN sont plus légers que ceux du CP. Par conséquent, les wagons-trémies du CN ne peuvent pas transporter autant de tonnes que ceux du CP. Dans le cadre de notre programme de remise en état des embranchements ferroviaires, nous allons remplacer ces rails par des rails plus lourds que ceux du CP. La situation sera donc renversée, et il faudra en tenir compte à mesure que la situation changera.

Le groupe d'étude sur les textes législatifs a également beaucoup discuté du fait que les lignes du CN se trouvent dans les régions septentrionales des provinces, là où on récolte l'orge. L'orge est plus léger que le blé, et l'on ne peut donc pas en transporter autant de tonnes dans un wagon-trémie. C'est là un autre des facteurs dont il est question dans la disposition du projet de loi qui concerne l'indemnité CN. Il est fort possible que ces facteurs que je viens de vous décrire changent au fil des ans. C'est pourquoi le projet de loi accorde au Canadien Pacifique le droit de modifier ses méthodes de calcul de coûts, de manière à tenir compte de ces changements.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire plus long à ce sujet maintenant, monsieur le président.

M. Mazankowski: Ceci voudrait donc dire que l'indemnité peut varier d'année en année.

M. Kroeger: C'est exact, monsieur le président.

M. Mazankowski: Tout cela est fort intéressant, monsieur le président. L'explication que M. Kroeger nous a donnée au sujet des rails plus légers du CN m'a beaucoup intrigué. Il me semble assez évident que cette structure tient compte de tous les désavantages des chemins de fer.

Je ne puis ajouter à cela que ceux d'entre nous qui sont ici pour défendre les intérêts des producteurs auraient bien aimé que l'on déploie autant d'efforts pour veiller à leur bien-être qu'à celui des chemins de fer.

[Text]

Mr. Kroeger, I guess . . .

Mr. Kroeger: Would you like me to comment on that, Mr. Chairman?

Mr. Mazankowski: You can if you like.

Mr. Kroeger: It is a technical comment. The bill is complicated because it does seek to establish a great deal of precision in various of its provisions. Mr. Mazankowski has referred to an area where we have sought a quite high level of precision with regard to the balancing of revenues between the two railways.

The other night we had a discussion about the interim adjustment on volume and the final adjustment on volume, which again make the bill rather complicated, and that was done to ensure that there was maximum precision insofar as the producer was concerned.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I note that we are making progress, that Mr. Kroeger has now admitted that it is rather complicated, and that is a far cry from what he said about three or four months ago. He argued very vehemently that it was not, I think.

The Chairman: If it is only rather complicated, then I must be a very uncomplicated person.

Mr. Mazankowski: I have one final question on this particular issue at the present time. I may have others later on. When you were talking about balancing this, why did you not then consider the advantage that CN has with respect to its cost of capital vis-à-vis CP; because that has been a pretty contentious issue. CN is in effect reaping a bit of a bonanza in terms of its cost of capital being based upon the same formula that was used by CP under a somewhat different financial environment. Was it ever thought appropriate in the course of these deliberations to use that as a quid pro quo? Has there been a value placed upon the advantage that CN would receive by calculating its cost of capital on the basis of CP? Would that not have paved the way or served as the groundwork for a trade-off in treatment of the two companies?

Mr. Kroeger: We did have quite a bit of discussion about it, and found it a very difficult subject to handle. In answer to Mr. Mazankowski's specific question, at the present time the CN benefit from having the CP cost of capital is roughly the same order of magnitude as one is talking about for the CN adjustment. It is in the range, I suppose, of \$10 million to \$20 million.

The discussions we had turned on this complex question I talked about the other night, CN's unusual circumstances, the fact it does not have access to equity markets. It has to pay a 20% dividend to the government; it is not in a taxable position because of certain imposed public duties that it has. All of this led eventually to a conclusion to which the minister of the day was a party—this is not one that was settled in the legislative task force . . . that one probably should retain the equal arrangements on cost of capital with CN and CP and treat that as a separate question from the CN adjustment.

[Translation]

Monsieur Kroeger, je suppose . . .

M. Kroeger: Puis-je répondre à cela, monsieur le président?

M. Mazankowski: Allez-y toujours.

M. Kroeger: C'est une question d'ordre technique. Ce projet de loi est complexe parce qu'on essaie de rendre certaines de ses dispositions aussi précises que possible. M. Mazankowski parle d'un domaine où nous avons justement essayé d'apporter énormément de précision eu égard à l'équilibre des revenus des deux sociétés de chemins de fer.

Nous avons discuté l'autre soir des rajustements provisoires et définitifs qui compliquent également ce projet de loi. Mais notre but, encore une fois, était d'apporter autant de précision que possible dans cette disposition qui concerne les producteurs.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je constate que nous avons réalisé beaucoup de progrès. En effet, M. Kroeger reconnaît maintenant qu'il s'agit de dispositions fort complexes, ce qui est bien loin de ce qu'il déclarait il y a trois ou quatre mois. Il essayait même de nous prouver le contraire de manière très vigoureuse.

Le président: Si ces dispositions ne sont qu'assez compliquées, ceci doit vouloir dire que je suis simple.

M. Mazankowski: J'aurais une dernière question à poser à cet égard maintenant. Je voudrais peut-être en soulever d'autres plus tard. Vous avez parlé d'équilibre, mais pourquoi alors n'avez-vous pas tenu compte de l'avantage que détient le CN par rapport au CP au niveau de ses coûts d'investissement? C'est une question assez controversée. En effet, le CN jouit d'un gros avantage, en ce sens que le calcul de ses coûts d'investissement se fait à partir de la formule qui s'applique au CP, qui évolue dans un environnement financier assez différent. A-t-on jamais envisagé, dans le cadre de ces délibérations, de tenir compte de cette différence? A-t-on accordé une valeur à l'avantage dont jouirait le CN si ses coûts étaient calculés sur la même base que ceux du CP? Est-ce que cela n'aurait pas facilité l'échange entre les deux sociétés?

M. Kroeger: Nous en avons discuté, mais nous avons conclu qu'il s'agissait d'un problème très épineux. Toutefois, en réponse à la question bien précise de M. Mazankowski, j'aimerais dire que l'avantage dont jouit le CN à ce niveau est à peu près équivalent à l'indemnité CN. Il s'agit d'un montant qui se situe entre 10 et 20 millions de dollars.

Nos discussions ont surtout porté sur cette question très complexe que j'ai abordée l'autre soir, à savoir la situation assez particulière du CN et le fait que cette société n'a pas accès aux marchés des actions. Elle doit verser un dividende de 20 p. 100 au gouvernement et est exemptée d'impôt en raison de son rôle public. Ceci nous a donc menés à conclure avec le ministre de l'époque—ce n'est pas une décision du groupe d'étude chargé des textes législatifs—qu'il convenait de conserver les arrangements égaux en matière de coûts d'investissement entre les deux sociétés et de les considérer comme une question distincte de l'indemnité CN.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

• 1620

I remind members again that we had agreed to give this a cursory exploration and come back to it later.

Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: The question I wanted to ask was, from what you said about the interpretation of the CN adjustment, with the indication the minister has given us recently of the possibility of abandoning Churchill, what would be the adjustment if CN were to abandon Churchill?

Mr. Kroeger: I am not aware of the minister having talked about abandoning Churchill. Leaving that to one side, hypothetically, if no more grain were to move to Churchill and if that number I used a little while ago of an extra cost of \$2 a tonne for moving grain to Churchill were accurate, and the amount of grain moved was 500,000 tonnes, then that would result in the CN adjustment being reduced by \$1 million.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you very much, Mr. Chairman. I have two quick comments on the CN adjustment.

When you were referring to "other," Mr. Kroeger, the "other" would be the delay in the movement or the turn-around time on cars that CN would move to Churchill, I would presume. Was that taken into consideration in your thinking of the CN adjustment and other costs? The time is, if you compare it to other points, the movement of getting cars in and out on the same mileage. Moving the same tonnage takes longer to go to Churchill.

Mr. Kroeger: It will be up to the CTC to decide exactly in what degree of detail they want to pursue the cost differences between the two railways. My guess is that a more likely factor that they would take into account on the movement to Churchill is the difference in weight per car.

Clearly, though, the three main things that the CTC is to take into account are Prince Rupert, the equalization at Edmonton, and Churchill. And then if there are other things that are big enough to be worth taking into account and are reasonably calculable, I would imagine the CTC would try to assess those as well. But those three that are specified in the bill are certainly envisaged to be the big ones.

Mr. McKnight: And I am sure that the new terminal facilities established at Prince Rupert will, in future years, be taken into consideration and probably lower the CN adjustment because of the efficiencies that could be arrived at.

Mr. Kroeger: That is possible.

Mr. McKnight: The other point is... When you were speaking to Mr. Mazankowski, the point that you made, although you did not say it, is the larger the CN adjustment, the less the producer pays, as this bill is written.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

J'aimerais, encore une fois, rappeler aux membres du Comité que nous avons convenu de ne faire qu'une étude superficielle et de revenir à cette question plus tard.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: J'aurais une question à poser au sujet de l'interprétation que vous avez donnée de l'indemnité CN. Le ministre nous a parlé dernièrement de la possibilité de laisser tomber Churchill. À combien s'élèverait alors l'indemnité CN?

M. Kroeger: Je ne suis pas au courant de cette possibilité de laisser tomber Churchill. Mais si c'était le cas, le calcul serait assez simple à faire. Je vous ai dit tout à l'heure qu'il en coûtait \$2 de plus la tonne pour transporter le grain à Churchill. Si 500,000 tonnes de grain étaient transportées à Churchill, ceci voudrait dire que l'indemnité CN serait réduite d'un million de dollars.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais deux brèves observations à faire au sujet de l'indemnité CN.

Vous avez parlé d'autres facteurs, monsieur Kroeger; je suppose que les retards de transport et le temps de rotation des wagons utilisés pour le transport vers Churchill entrent également en ligne de compte. Est-ce exact? Je veux parler du temps qu'il faut pour déplacer les wagons sur la même distance. Le transport jusqu'à Churchill prend en effet beaucoup plus de temps pour une même quantité de grain.

M. Kroeger: Ce sera à la CCT de déterminer à quel degré d'exactitude elle veut établir la différence de coût entre les deux sociétés de chemins de fer. Je pense qu'il est beaucoup plus vraisemblable qu'elle se fonde sur un facteur comme la différence de poids par wagon dans le cas des mouvements de grain vers Churchill.

Mais les trois principaux facteurs dont la CCT tiendra compte sont Prince Rupert, la formule d'égalisation à Edmonton et Churchill. Je suppose en outre que la CCT tiendra compte de tous les autres aspects qui revêtent une certaine importance et qu'il est possible de calculer. Mais les trois facteurs mentionnés dans le projet de loi sont certes les plus importants.

M. McKnight: Et je suis persuadé que les nouvelles installations de Prince Rupert seront prises en considération au fil des ans et contribueront à diminuer l'indemnité CN, compte tenu de l'amélioration de l'efficacité.

M. Kroeger: C'est possible.

M. McKnight: Vous avez également laissé entendre dans vos échanges avec M. Mazankowski que plus l'indemnité CN est importante, moins le producteur doit payer, toujours selon le projet de loi.

[Text]

Mr. Kroeger: No. The sharing is of total eligible costs, as between government and producers. So the CN adjustment is a part of that package of eligible costs, and the only effect of a growing CN adjustment is an adverse consequence for CP.

Mr. McKnight: In arriving at your multiple, by taking the CN adjustment off the established Crow benefit—before that multiple is decided on the producer payments—would that not mean the smaller that multiple, therefore the less the producer would be paying in the formula?

Mr. Kroeger: There are two separate calculations. You use the multiple to establish what the actual freight rate from a particular point is going to be. But you calculate eligible costs by a different provision of the bill, and your calculation of eligible costs simply leads you to an amount of money. Then the government commitment, which we will be coming to in this section of the bill, is also defined as an amount of money. You express the government commitment as a percentage of the eligible costs and it covers 60% or 76% or whatever, and that is what is paid. The balance of the eligible costs are paid by the producer.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

• 1625

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I guess I am having a little bit of trouble catching all the nuances of the incentives to upgrade.

How and why is CN going to upgrade throughout the Churchill, as an example? What are the incentives built into this program, including the CN adjustment, to bring that up to the same capacity as the rest of the system is supposed to be? How do we get it off the boxcars and the barley—because that is all the line will carry, in effect.

Mr. Kroeger: I wonder if, in the first instance, I could answer the question not in relation to Churchill but in relation to costs in general. Churchill is a special case in a variety of ways.

The incentive to upgrade efficiency—is that your question, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes, but I was aiming it specifically at Churchill because it seems to me it is one of the lower priorities amongst the priorities that CN has. Since there is a small subsidy there that they collect for—in effect, keeping it inefficient—why will they upgrade it to hopper car standard?

Mr. Kroeger: The rehabilitation of the line to Churchill, I think, is to be financed by the government outside the scope of this bill. The government has paid for a variety of studies, a variety of upgrading measures. There is still the intractable question of what to do about what is called the “discontinuous permafrost” on the Churchill line, and whether the most cost-effective solution over the long term would be to upgrade that line so that you could move hopper cars, or whether it would

[Translation]

M. Kroeger: Non. Le partage se fait au niveau du total des coûts admissibles entre le gouvernement et les producteurs. L'indemnité CN fait donc partie de l'ensemble des coûts admissibles et si elle augmentait, elle aurait une incidence négative seulement sur la société Canadien Pacifique.

M. McKnight: Mais ce multiple auquel vous arrivez en soustrayant l'indemnité CN de la subvention du Nid-de-Corbeau—avant qu'il ne soit appliqué aux paiements des producteurs—ne pourrait-on pas dire que plus petit il est, moins les producteurs doivent payer?

M. Kroeger: Il s'agit de deux calculs bien distincts. Le multiple est utilisé pour déterminer le taux véritable du transport à partir d'un point donné. Cependant, les coûts admissibles sont calculés en vertu d'une disposition différente du projet de loi et ne mènent qu'à un montant d'argent. Les engagements de l'État dont il sera question un peu plus loin dans cet article du projet de loi sont également définis comme un montant d'argent. Les engagements de l'État sont exprimés en termes de pourcentage des coûts admissibles et couvrent de 60 à 76 p. 100 des paiements. Le reste des coûts admissibles est payé par le producteur.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'ai du mal à saisir toutes les nuances de ces mesures d'encouragement.

Comment et pourquoi le CN va-t-il améliorer les lignes dans la région de Churchill, par exemple? Quelles mesures d'encouragement, y compris l'indemnité CN, comporte ce programme, et ce, en vue d'en arriver à la même capacité pour le système dans son ensemble? Comment faire pour en enlever aux wagons couverts et à l'orge... parce qu'en fait, la ligne de chemin de fer ne transportera que cela.

M. Kroeger: Pour ce qui est de votre première question, j'aimerais y répondre non pas en me reportant au cas de Churchill, mais en fonction des coûts en général. Churchill est un cas particulier sur bien des plans.

Les mesures d'encouragement visant à améliorer l'efficacité... c'est là-dessus que porte votre question, monsieur Althouse, n'est-ce pas?

M. Althouse: Oui, mais je m'intéresse tout particulièrement à Churchill parce qu'il me semble que c'est là l'une des moindres priorités du CN. Puisqu'il y a là une petite subvention qu'ils peuvent percevoir—ce qui a pour effet de maintenir l'inefficacité du système—pourquoi amélioreraient-ils leur service en optant pour des wagons-trémies?

M. Kroeger: Je pense que l'amélioration de la ligne de chemin de fer jusqu'à Churchill sera financée par le gouvernement, en dehors de ce que prévoit le projet de loi que nous sommes en train d'étudier. Le gouvernement a financé toute une série d'études et de mesures d'amélioration. Reste la question difficile de savoir quoi faire avec ce qu'on appelle le «pergélisol non continu» sur la ligne de Churchill, et si la solution la plus rentable à long terme serait l'amélioration de

[*Texte*]

always be cheaper just to keep moving boxcars over it because the costs of upgrading it to hopper car standard might be prohibitive.

That is an assessment which I think is still being made, and any upgrading of the Churchill line would be paid for by the government outside the financial formulae of this bill.

Mr. Althouse: This comprehensive solution, then, pretty well ignores Churchill except for the CN adjustment?

Mr. Kroeger: Yes. The comprehensive solution includes Churchill because of the commitment that has been made to expenditures on rehabilitation, but those expenditures are not statutory expenditures. They are expenditures for which Parliament must appropriate funds every year. Therefore, those expenditures are not part of this bill, but they are part of the public commitment that the government has given.

Mr. Althouse: And how is that public commitment turned into dollars and cents, then?

Mr. Kroeger: The government, in its February 1 policy statement, specified an amount that it intended to spend on branch-line rehabilitation above and beyond what has already been spent. Speaking from memory, the total expenditure on rehabilitation, past and future, would be something in excess of \$1 billion.

Mr. Althouse: Would this be part of the western development fund, or where do the funds come from?

Mr. Kroeger: The government simply made its commitment to expend these amounts of money, without reference to any particular source of revenues.

Mr. Althouse: Do other programs cover the improvements to the rail lines in the area of Thunder Bay as well, to correct the inflow and outflow problems that they are having there? Or is there any commitment to make improvements in that area of the grain movement situation that exists now, the setup that exists now?

Mr. Kroeger: The question of what to do about Thunder Bay and smoothing out the grain movements there did not figure in the February 1 policy statement, but has been a matter of separate discussion.

I do not think there are any decisions yet about what to do in Thunder Bay, in part because of some strongly held views by the city council.

• 1630

Mr. Althouse: So the solution to western grain transportation needs are only partly comprehensive, then, as it applies to the tunnels through the mountains and some double-tracking; it does not really address Churchill or Thunder Bay at this point.

[*Traduction*]

cette ligne, afin que puissent y passer des wagons-trémies, ou s'il serait moins coûteux de continuer d'utiliser des wagons couverts parce que le coût des transformations que supposerait l'utilisation de wagons-trémies serait prohibitif.

Que je sache, cette évaluation n'est pas encore terminée, et toute amélioration de la ligne de Churchill serait payée par le gouvernement, en dehors de la formule financière énoncée dans le présent projet de loi.

M. Althouse: Par conséquent, cette solution d'ensemble ignore le cas de Churchill, à l'exception de l'indemnité CN?

M. Kroeger: Oui. La solution d'ensemble comprend Churchill à cause de l'engagement qui a été pris relativement aux dépenses en matière de remise en état des lignes de chemin de fer, mais ces dépenses ne sont pas d'ordre statutaire. Il s'agit de dépenses pour lesquels le Parlement doit donner les fonds appropriés chaque année. Par conséquent, ces dépenses ne sont pas couvertes par ce projet de loi, mais elles relèvent de l'engagement public qu'a pris le gouvernement.

M. Althouse: Et comment se traduit donc cet engagement en dollars?

M. Kroeger: Dans sa déclaration de politique datée du 1^{er} février, le gouvernement donne un montant qui devra être consacré à la remise en état des lignes secondaires, somme qui viendra s'ajouter au montant d'argent déjà dépensé à cette fin. Si j'ai bonne mémoire, les dépenses totales passées et futures pour ce qui est de la remise en état des chemins de fer dépasseraient un milliard de dollars.

M. Althouse: Cela ferait-il partie du Fonds de développement de l'Ouest, ou alors, l'argent proviendrait-il d'ailleurs?

M. Kroeger: Le gouvernement s'est tout simplement engagé à dépenser ces sommes d'argent, sans préciser quelle serait la source de ces fonds.

M. Althouse: Existe-t-il d'autres programmes qui couvriraient l'amélioration des lignes de chemin de fer dans la région de Thunder Bay également, à cause des problèmes qui existent là-bas au niveau des arrivées et des départs? Le gouvernement s'est-il engagé à améliorer cet élément du système du mouvement du grain, tel qu'il existe à l'heure actuelle?

M. Kroeger: La question de savoir quoi faire au sujet de Thunder Bay et quoi faire pour régulariser les mouvements du grain là-bas n'a pas été soulevée dans la déclaration de politique du 1^{er} février, mais on en a discuté séparément du reste.

Je ne pense pas qu'on en soit arrivé à une décision relative à ce qu'il faudrait faire à Thunder Bay, et cela est en partie imputable à un certain nombre d'opinions très arrêtées qui ont été exprimées par le conseil municipal.

M. Althouse: Ainsi, la solution aux besoins de l'Ouest en matière de transport du grain n'est que partielle, parce qu'elle ne s'applique qu'aux tunnels qui traversent les montagnes et à certaines régions où deux couloirs de chemin de fer se suivent. À l'heure actuelle, cette solution ne prévoit rien du tout pour

[Text]

Mr. Kroeger: The tunnel through the mountains, double-tracking, various system improvements, other than branch-line rehabilitation, all of these would be financed by the railways out of their revenues and through borrowings. The concept in the bill is not that somehow the Crow benefit is intended to pay for this or that capital project, but rather to compensate the railways for moving grain and, in turn, put them in a position where then they can, year over year, look after the system requirements.

The question of how Thunder Bay would be handled—it is very hard to say at present, because if, for example, some lands were liberated in Thunder Bay by the relocation of some railway lines, and if those lands had a redevelopment value on the commercial market, that could give rise to some revenues. There is the question of what the city might contribute, what the province might contribute, the federal government might contribute; but none of these has been settled to date, to my knowledge.

Mr. Althouse: The negotiations are going on, though?

Mr. Kroeger: There have certainly been a variety of discussions. I do not know if I would characterize them as negotiations at this point, because there have been some difficulties within the city council of Thunder Bay and some internal disagreements in Thunder Bay about what really ought to be done about changing the flow of railway traffic through the city.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Shall the definition of CN adjustment then carry?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: On division.

Definition of "CN adjustment" agreed to.

The Chairman: I now call "cost changes per tonne".

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I am in the hands of the committee here, but we have a series of definitions in this clause, and, as is always the case, they are listed in alphabetical order, which does not aid comprehension very much.

If the committee wanted to, I could take a few minutes, I have a couple of papers I could distribute which might help to illustrate a bit how some of these definitions work in relation to one another. I do not want to take up the committee's time unduly, if they would rather not get into some of this arithmetic, but if there is a wish to explore that, I have a couple of papers here that might help.

[Translation]

corriger les problèmes qui existent à Churchill et à Thunder Bay.

M. Kroeger: Le tunnel traversant les montagnes, les lignes de chemin de fer doubles, les diverses améliorations à apporter au système et la remise en état des lignes secondaires, tout cela serait financé par les compagnies de chemin de fer, grâce à leurs revenus et à des emprunts. Le principe du projet de loi n'est pas de faire en sorte que la subvention du Nid-de-Corbeau paie, d'une façon ou d'une autre, pour tel ou tel projet d'investissement en capital; le bill vise plutôt à compenser les compagnies de chemins de fer qui transportent du grain, pour les placer dans une situation où elles pourront, au bout de quelques années, s'occuper seules des besoins du système.

Quant à savoir ce qu'il faudrait faire dans le cas de Thunder Bay, il est très difficile de dire quoi que ce soit à l'heure actuelle, parce que si, par exemple, certaines terres étaient libérées à Thunder Bay par le déménagement de certaines lignes de chemin de fer, et si ces terres avaient une valeur commerciale sur les marchés, cela amènerait des revenus. Il faudrait également savoir ce que devraient contribuer la ville, la province et le gouvernement fédéral. Mais, à ma connaissance, aucune de ces questions n'a, à ce jour, été réglée.

M. Althouse: Mais les négociations ne se poursuivent-elles pas?

M. Kroeger: Il y a eu tout un tas de discussions. Mais je ne sais pas si je parlerais de négociations, du moins pas pour l'heure, parce qu'il y a eu certains problèmes au sein du conseil municipal de Thunder Bay et un certain nombre de désaccords internes, à Thunder Bay, au sujet de ce qui devrait être fait pour modifier le flot du trafic ferroviaire dans la ville.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

La définition de l'indemnité CN est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

M. Mazankowski: Sur division.

La définition de «l'indemnité CN» est adoptée.

Le président: Passons maintenant à la définition de l'expression «variation des coûts par tonne».

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, c'est au Comité qu'il revient d'en décider, mais il y a toute une série de définitions dans cet article et, comme c'est toujours le cas, ces définitions sont données en ordre alphabétique, ce qui ne facilite pas forcément la compréhension.

Si le Comité était d'accord, il ne me suffirait que de quelques minutes. J'ai certains documents que je pourrais vous distribuer, documents qui aideraient peut-être à illustrer la façon dont ces définitions se rattachent les unes aux autres. Je ne voudrais pas gaspiller le temps du Comité, si vous ne voulez pas vous lancer plus à fond là-dedans. Mais si vous aimeriez pouvoir étudier un peu plus à fond la chose, j'ai ici quelques documents qui pourraient vous être utiles.

[Texte]

The Chairman: While I think it might be useful, Mr. Kroeger, to distribute the papers, I simply remind you and the members of the committee that we have agreed to stand Clause 54. Members can come back to it after completion of the study of the bill to make further amendments if need be so that Clause 54 is not out of synchronization with the remainder of the clauses in the section. But certainly you are free to distribute the material. I have some reservations, however, about getting into the detailed analysis of how the costing is going to be done. If we understand the principle, I think that is the purpose of this committee.

Mr. Kroeger: I will keep it as simple and broad as I can, if indeed the committee wants to go through it. I am in your hands.

The Chairman: Okay. And I am in the committee's hands.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The material will be distributed to the members of the committee.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, hesitant as I am to disagree with Mr. Mazankowski, I do not think I could ever have said that the bill was not complicated.

• 1635

In view of the problems I myself had with it in the legislative task force—the number of afternoons I spent at my dining room table with a calculator and a pad of paper, trying to figure it out—I never have found it easy.

Mr. Mazankowski: On a point of order, then. Maybe it might be fair to say that I suggested that the bill was much more complicated than Mr. Kroeger had suggested. Maybe it might be a matter of degrees more than yes or no, black and white.

Mr. Kroeger: That is fair enough.

Mr. Mazankowski: Perhaps a little grey.

The Chairman: I just point out to the committee that simple arithmetic is much more complicated to the grade 1 student than it is to the grade 12 student.

Mr. Kroeger: Let me start just by reminding the committee of a couple of things that we went through last week and then we can go to some of the definitions, because the operative clauses in Part III are really a rather short part of the bill. What you have in the operative clauses are just a couple of references to these terms, and then each of the definitions in the definition section is interlinked. That is where you really get the story: in the definition section.

Let me start by reminding the committee that in Clause 37(2) it is stated that the government's percentage of the rate is arrived at by taking the government commitment as a percentage of total costs. So there is your first term of art:

[Traduction]

Le président: Bien que je pense qu'il serait utile, monsieur Kroeger, que vous distribuiez ces documents, je tiens à rappeler aux membres du Comité et à vous-même que nous avons convenu de réserver l'article 54. Les membres du Comité pourront y revenir une fois que nous aurons terminé notre étude du bill, s'ils veulent apporter de nouveaux amendements afin que l'article 54 cadre avec le reste des articles de cette partie du projet de loi. Mais vous êtes, bien sûr, tout à fait libre de distribuer ces documents. J'ai cependant quelques réserves quant à l'idée de procéder à une analyse approfondie des formules de calcul des coûts. Si nous comprenons le principe dont il est question, je pense que c'est là le rôle du Comité.

M. Kroeger: Si le Comité souhaite parcourir cela, je ferai les choses de façon aussi simple et aussi générale que possible. À vous d'en décider.

Le président: D'accord. C'est aux membres du Comité qu'il revient de décider.

Des voix: D'accord.

Le président: La documentation sera donc distribuée aux membres du Comité.

M. Kroeger: Monsieur le président, bien que j'hésite beaucoup à contredire M. Mazankowski, je ne pense pas que j'aie pu dire que le bill n'était pas compliqué.

Vu les problèmes que j'ai moi-même eus lorsque je faisais partie du groupe de travail législatif qui l'a étudié—vu le nombre d'après-midi que j'ai passés assis à la table de la salle à manger, avec une calculatrice et un calepin, en train d'essayer de calculer ce que cela donnerait—je n'ai jamais trouvé cela facile.

M. Mazankowski: Dans ce cas, j'invoque le Règlement. Il serait peut-être juste de dire que j'ai dit que le projet de loi était beaucoup plus compliqué que ne l'avait laissé entendre M. Kroeger. Peut-être que c'est davantage une question de degré qu'une question de oui ou de non, de noir ou de blanc.

M. Kroeger: C'est assez juste.

M. Mazankowski: C'est peut-être un peu gris.

Le président: Je tiens à signaler au Comité que le calcul est beaucoup plus compliqué pour l'élève de première année que l'étudiant de douzième année.

M. Kroeger: Permettez-moi de commencer par rappeler au Comité un certain nombre de choses que nous avons examinées la semaine dernière, après quoi nous pourrions étudier certaines des définitions, parce que les articles exécutoires de la partie III sont vraiment une très petite partie du projet de loi. Les articles exécutoires ne contiennent que quelques références à ces termes, et chacune des définitions, dans la partie «Définitions», se rattache aux autres. C'est dans la partie qui donne les définitions qu'on comprend, à vrai dire, ce qui se passe.

J'aimerais rappeler au Comité que l'article 37.(2) prévoit que l'on calcule le pourcentage du taux que l'État doit supporter en prenant, en pourcentage des coûts totaux, l'engagement de l'État. Voilà donc la première expression

[Text]

“government commitment,” which is defined in Part III. It is defined as being the Crow Benefit, which would eventually reach the level of \$651.6 million, plus the cumulative government's share of the cost change. I will come back to that term a little later, if I may, because one of the components of it is known as the “cost change per tonne”, and that is the one-page sheet of paper that I distributed to members of the committee. If you could look at that one first, there are two terms that can be explained by this one-page sheet of paper.

First of all, if the committee would look at (a) and (b) on that sheet of paper . . .

Mr. Neil: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Kroeger could hold on until the document has been circulated. We have not received it yet.

Mr. Kroeger: Sorry.

The Chairman: This single sheet here. That was your only point, was it, Mr. Neil?

Mr. Neil: That is right.

The Chairman: Okay. It is being distributed now.

Mr. Neil: That is not the single sheet that he was talking about.

The Chairman: That is it. That is the one.

Mr. Kroeger: It is entitled *Cost Change Per Tonne in 1985-1986*.

Mr. Neil: We do not have that yet. We have a single sheet that has two pieces of paper.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, while we are waiting, what was the rate of cost increase for 1982-1983? You are assuming 8% here. Is that fairly close?

Mr. Kroeger: No, it is high.

Mr. Mazankowski: What did it come in at?

Mr. Kroeger: Dr. Heads can tell you, but I think it was around 5%.

Is that right, Dr. Heads?

Mr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Sorry, this was the increase for . . .

Mr. Kroeger: For 1983-1984 over 1982-1983.

Mr. Mazankowski: The cost rate change.

Mr. Heads: No, it was 4.2%, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: It was 4.2%. You were assuming 8% on this document.

Mr. Kroeger: Yes, I assume 8%—I think I assumed 8%, 7% and then 6% in each year thereafter. These are purely for purposes of illustration, because there will obviously be fluctuations. But Mr. Mazankowski is quite right, that in the current year the cost experience has been better than we had assumed in the various calculations that we ran in the summer

[Translation]

essentielle: «Engagement financier de l'État», qui est définie à la partie III. On définit cet engagement comme correspondant à la subvention du Nid-de-Corbeau, ce qui atteindrait éventuellement 651.6 millions de dollars, plus la part totale de l'État dans la variation des coûts. J'y reviendrai un peu plus tard, si vous me le permettez, parce que l'un des éléments de cela, c'est «la variation des coûts par tonne», et cela est expliqué dans un document d'une page que j'ai fait distribuer aux membres du Comité. Si vous voulez bien commencer par cette feuille, deux expressions y sont expliquées.

Tout d'abord, si vous voulez bien prendre les paragraphes a) et b) sur cette feuille . . .

M. Neil: Monsieur le président, M. Kroeger pourrait-il attendre que l'on ait fini de distribuer le document. Nous ne l'avons pas encore reçu.

M. Kroeger: Excusez-moi.

Le président: Cette feuille simple. C'était le seul point que vous vouliez souligner, monsieur Neil?

M. Neil: C'est exact.

Le président: Très bien. On est en train de le distribuer.

M. Neil: Ce n'est pas de cette feuille-là que je parlais.

Le président: C'est cette feuille-ci.

M. Kroeger: Elle s'intitule: «Variation des coûts par tonne pour 1985-1986».

M. Neil: Nous ne l'avons pas encore reçue. Nous avons ici un document à deux feuilles.

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, pendant que nous attendons, de quel ordre était l'augmentation des coûts pour l'année 1982-1983? Vous supposez ici que cette augmentation aurait été de 8 p. 100. Est-ce que c'est à peu près cela?

M. Kroeger: Non, c'est élevé.

M. Mazankowski: Quel était le niveau au début?

M. Kroeger: M. Heads pourra vous le confirmer, mais je pense que c'était de l'ordre de 5 p. 100.

Est-ce bien cela, monsieur Heads?

M. John Heads (directeur administratif, Comité du transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): Excusez-moi, c'était l'augmentation pour . . .

M. Kroeger: Pour l'année 1983-1984, par rapport à l'année 1982-1983.

M. Mazankowski: Le taux de variation des coûts.

M. Heads: Non, c'était 4,2 p. 100, monsieur le président.

M. Mazankowski: C'était 4,2 p. 100. Or, vous supposez dans ce document qu'il s'agit de 8 p. 100.

M. Kroeger: Oui, je suppose 8 p. 100 . . . Je pense que j'ai supposé au départ 8 p. 100, puis 7 et 6 p. 100 pour les années qui ont suivi. Ces chiffres ne servent qu'à illustrer ce qui se passe, car il est certain qu'il y aura des fluctuations. Mais M. Mazankowski a tout à fait raison de dire que pour l'année en cours, les coûts ont été inférieurs à ceux que nous avions prévus

[Texte]

and fall of 1982, when ministers were considering the approach to the Crow rate.

Are members of the committee ready to look at the one-pager entitled *Cost Change Per Tonne* now? Let us start with (a) and (b).

• 1640

The cost change per tonne is a past accumulation, and you do it on a per tonne basis for the purposes of this calculation. You take the average cost of moving one tonne of grain in 1981-1982, which is defined as \$24.90.

Mr. Mazankowski: Now, that is an accurate, given figure, is it not?

Mr. Kroeger: That is right. And the reason that the 1981-1982 cost of moving a tonne of grain changes in the initial years is the phase-in of the contribution to constant costs. The bill specifies what the cost in 1981-1982 is deemed to have been in each of the first four years, but in the fourth year, you arrive at the stable level for the long term of \$24.90, and that is the one I have used for purposes of this illustration. With a full contribution of constant costs, as defined in the bill, the cost of moving one tonne of grain in 1981-1982 was \$24.90, and then you have to add up what happened each year after 1981-1982; and these figures are hypothetical. They are based on certain assumptions about cost changes, which I will come to on the other paper. They total up to \$6.41.

So if you add \$6.41 to \$24.90, that gives you \$31.31 and that is the definition of the cost change per tonne in 1985-1986. I should not have said in 1985-1986, I should have said up to 1985-1986. The cost of moving one tonne of grain in 1984-1985 was \$31.31.

Now, I come to the second definition which appears in the bill: rate of cost change. And if you say that hypothetically the rate of cost change in 1985-1986 was 6% or will be 6%, you apply the 6% to the accumulated cost of \$31.31, and it gives you \$1.94. So the cost of moving one tonne of grain in 1985-1986 then becomes \$33.25.

We can come back to any of these definitions if desired. For the sake of brevity, I would like to switch now to the other paper, which is entitled *Illustrative Sequence of Cost Increases*. This approaches it on a year-by-year basis to show you how the costs build up.

You start again with 1981-1982, and total eligible costs were \$803.7 million, which translates into a cost per tonne of \$25.84. In 1981-1982, if you take a rate-of-cost change, a term we just used on the other paper—we will say that that was 8% in 1982-1983—if you apply 8% to \$25.84, it gives you \$2.07. In 1982-1983, the entire \$2.07, or whatever it actually turned out to be, will be paid by the government.

[Traduction]

lorsque nous avons fait nos calculs pendant l'été et l'automne 1982, lorsque le ministre était en train d'étudier l'approche à adopter relativement au tarif du Nid-de-Corbeau.

Les membres du Comité sont-ils maintenant prêts à examiner le document d'une page qui a pour titre: «Variation des coûts par tonne»? Commençons avec les paragraphes a) et b).

La variation des coûts par tonne est une accumulation de coûts passés et le calcul est fait en fonction de l'unité de mesure qu'est la tonne. Vous prenez le coût moyen de mouvement d'une tonne de grain pendant l'année 1981-1982, ce qui est défini comme étant \$24.90.

M. Mazankowski: Ce chiffre est correct, n'est-ce pas?

M. Kroeger: Oui. Et si le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1981-1982 change dans les premières années, c'est à cause de la contribution progressive aux coûts fixes. Le projet de loi précise quels devraient être les coûts pendant les quatre premières années, mais la quatrième année on en arrive à un seuil stable à long terme de \$24.90 et c'est ce montant que j'ai utilisé dans mon illustration. Avec une pleine contribution aux coûts constants, telle que prévue dans le projet de loi, le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1981-1982 était de \$24.90 et il faut y ajouter ce qui s'est passé dans chaque année suivant l'année 1981-1982. Ces chiffres sont hypothétiques. Ils ont été calculés en fonction d'un certain nombre d'hypothèses au sujet de l'évolution des coûts, hypothèses dont j'ai fait état dans un autre document. Le total de ces coûts s'élève à \$6.41.

Si vous ajoutez \$6.41 et \$24.90, cela vous donne \$31.31 et c'est là la définition du changement des coûts par tonne pour l'année 1985-1986. D'ailleurs, ce n'est pas pour l'année 1985-1986, mais jusqu'à cette année. Le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1984-1985 est ici fixé à \$31.31.

J'en arrive maintenant à la deuxième définition, celle du «taux de variation des coûts». Si vous dites, hypothétiquement, que le taux de variation des coûts, en 1985-1986, était ou sera de 6 p. 100, vous appliquez ces 6 p. 100 au coût accumulé de \$31.31, et cela vous donne \$1.94. Le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1985-1986 passe donc à \$33.25.

Nous pourrions revenir sur l'une ou l'autre de ces définitions, si vous le voulez. Mais, pour être bref, je propose que l'on suive maintenant l'autre document intitulé «Exemple de suites d'augmentations des coûts». Ce document donne une analyse année par année qui explique comment les coûts s'accumulent.

Ici encore, on commence avec l'année 1981-1982 et les coûts admissibles s'élèvent à 803.7 millions de dollars, ce qui donne un coût par tonne de \$25.84. En 1981-1982, si vous prenez le taux de variation des coûts, un concept qu'on vient de voir dans l'autre document... on voit que c'était 8 p. 100 en 1982-1983. Si vous appliquez 8 p. 100 à \$25.84, cela donne \$2.07. En 1982-1983, les \$2.07 seront payés par le gouvernement.

[Text]

You go on to 1983-1984, take 8% again, apply that to the cost of moving grain and then you get the beginning of your chain of cost changes, \$25.84, plus \$2.07, plus \$2.23.

Then the paper illustrates the sharing of those costs between the producer and the government. In 1983-1984, assuming that the bill had been in force at the beginning of the crop year, the bill specifies that the producer would pay the first three percentage points. So that is three-eighths. The cost change was \$2.23; the producer pays three-eighths of it, that is 84¢. The balance is for the government's account. It turns out to be \$1.39.

And then you follow that same process through in each of the succeeding years. I do not think I need to spell it out. I think the paper is fairly self-explanatory on how each year you split up the cost increases between the government and the producer.

• 1645

In 1985-86, if inflation were 6% you would have equal sharing: three-sixths by the government; three-sixths by the producer. In the example that is before the committee, each party would pay 97¢.

Let me go on from this paper to illustrate to the committee another definition that is in the bill. Unfortunately I do not have a paper on this, but it works just as well jotting down a couple of numbers. This is "cumulative government share" of the cost change.

If you went back through the examples for each of the years in the bill, you would find that the government's share of the cost change in 1982-83 was \$2.07. In 1983-84 it was \$1.39. In 1984-85 it was \$1.20. In 1985-86 it was 97¢. So the cumulative government share of the cost change, therefore, is \$5.63.

In other words, each year you have to assess how much costs have changed from the preceding year, and then you have to divide that up between the government and the producer. So you have two columns of figures. You have one column of the total cost changes, year over year. The second column gives you the government's share of those cost changes, year over year. That then leads one back into the calculation of the government's commitment, which is the Crow benefit, plus the cumulative government share of cost changes. It is those two numbers that one ends up with.

Mr. Chairman, I think I will stop there. This is complex, but it at least gives members of the committee a bit of a feel for it. If they want to study these two documents and ask questions later, we will be glad to do our best to answer them in intelligible terms.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it might be worth while to have these documents appended to today's proceedings.

The Chairman: I was going to suggest the same thing. Is that agreed?

[Translation]

Passons ensuite à l'année 1983-1984. Là encore, vous appliquez les 8 p. 100 au coût du mouvement du grain et au début de la chaîne de variation des coûts vous vous retrouvez avec \$25.84, plus \$2.07, plus \$2.23.

Le document explique ensuite comment se fait le partage des coûts entre le producteur et le gouvernement. En 1983-1984, si le projet de loi est en vigueur au début de la campagne agricole, le producteur paiera les trois premiers pour cent. C'est-à-dire les trois-huitièmes. La variation des coûts était de \$2.23; le producteur en paie les trois-huitièmes, c'est-à-dire 84 cents. Le reste, c'est-à-dire \$1.39, doit être payé par le gouvernement.

Et il faut suivre ce même processus pour chacune des années suivantes. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que je l'explique en détail. Le document est très clair. Il s'agit de la façon dont chaque année l'état et le producteur se partagent les hausses de coût.

En 1985-1986, si l'inflation était à 6 p. 100, le partage serait égal: trois-sixième pour le gouvernement; trois-sixième pour le producteur. Dans l'exemple présenté au Comité, chacun paierait 97 cents.

Je vais maintenant expliquer une autre définition contenue dans le projet de loi. Je n'ai malheureusement pas de papier à ce sujet mais il vous suffira de prendre un certain nombre de chiffres. Il s'agit de la définition de la part totale de l'état dans la variation des coûts.

Si vous reprenez des exemples pour chacune des années considérées dans le projet de loi, vous constatez que la part de l'état dans la variation de coût était en 1982-1983 de \$2.07. En 1983-1984, de \$1.39. En 1984-1985, de \$1.20. En 1985-1986, de 97 cents. La part totale de l'état dans la variation des coûts est donc de \$5,63.

Autrement dit, il faut chaque année évaluer l'amplitude de la variation des coûts par rapport à l'année précédente puis la diviser entre l'état et le producteur. Cela donne donc deux colonnes de chiffres. Une colonne pour la variation totale des coûts d'une année sur l'autre et une autre colonne où figure la part de l'état dans cette variation de coûts. Cela nous ramène au calcul de l'engagement gouvernemental, à savoir la subvention du Nid-de-Corbeau plus la part totale de l'état dans la variation des coûts. On obtient finalement ces deux chiffres.

Monsieur le président, je n'irai pas plus loin. C'est une question complexe mais je crois que les membres du Comité devraient ainsi comprendre un peu mieux de quoi il s'agit. S'ils veulent étudier ces deux documents et poser ultérieurement des questions, nous serons très heureux d'essayer d'y répondre au mieux.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, peut-être serait-il utile d'annexer ces documents aux délibérations d'aujourd'hui.

Le président: J'allais justement le suggérer. Est-ce d'accord?

[Texte]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: In light of the information given earlier, as I understood it, I wonder if the cost increase for 1981-82—it may have been 1982-83—rather than being 8% turned out to be 4.2%. Does that mean that in the calculations rather than the producer paying three-eighths, which would be 3% of the 8% that was assumed, it would be more like three-quarters?

Mr. Kroeger: It would be 3 over 4.2, that is right.

Mr. Althouse: And what does that do to the government's share?

Mr. Kroeger: It reduces it.

Mr. Althouse: It would decline substantially.

Mr. Kroeger: For that year.

Mr. Althouse: What is your interpretation of the words? I know I am getting a wee bit ahead of myself. Suppose the actual cost increase was only 1% and we seem to be stuck with a 3% until 1986, at which time it became 6%. Would the producer actually be charged 3%, or would it only be the amount of the increase?

The Chairman: The actual amount.

Mr. Kroeger: You only pay what is necessary to cover actual costs.

Mr. Althouse: But they would be paying all of them in any instance where it would be 3%, or the legislated rate, or lower.

Mr. Kroeger: Yes, indeed. After 1985-86, in any year that inflation is less than 6%, the producer would pay all of it. If it is 7%, the government would pay one percentage point, the producer would pay six percentage points.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Mazankowski has given me notice of an amendment to this clause. Perhaps we could have that amendment now.

Mr. Mazankowski: I move, Mr. Chairman, that Bill C-155 be amended in Clause 54(1), on page 26, in the definition "cost change per tonne", by deleting lines 15 to 26.

That is consistent with the proposal we advanced last week, which would maintain the existing rate scale to the producers and would also ensure that the railways would be compensated for their variable costs and the government contribution would be based upon the Crow benefit and the additional share of the cost increases.

• 1650

We are really retaining the status quo as far as a freight rate structure is concerned up to the end of the crop year 1985-86.

The Chairman: Am I correct in assuming, Mr. Mazankowski, that the effect of your bill would require a subsequent amendment...

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Étant donné les explications qui viennent de nous être données, qu'arriverait-il si la variation de coûts pour 1981-1982, ou peut-être 1982-1983, avait été de 4.2 p. 100 au lieu de 8 p. 100? Le producteur aurait-il alors payé les trois-quarts plutôt que les trois-huitièmes, ce qui représenterait 3 p. 100 des 8 p. 100?

M. Kroeger: Ce serait 3 en plus des 4.2, c'est cela.

M. Althouse: Et que serait-il arrivé à la part de l'état?

M. Kroeger: Elle en aurait été diminuée.

M. Althouse: Sensiblement.

M. Kroeger: Pour l'année en question.

M. Althouse: Comment interprétez-vous ces termes? Je sais que je spécule un peu mais supposez que la hausse réelle des coûts ne soit que de 1 p. 100 et que nous nous restions à ce chiffre de 3 p. 100 jusqu'en 1986, date à laquelle il serait passé à 6 p. 100. Le producteur devrait-il alors payé 3 p. 100 ou serait-ce simplement en fonction de la hausse?

Le président: La somme réelle.

M. Kroeger: On paie simplement ce qui est nécessaire pour couvrir les frais réels.

M. Althouse: Mais ils les paieraient dans leur totalité si cela représentait 3 p. 100, le pourcentage prévu, ou moins?

M. Kroeger: En effet, après 1985-1986, chaque année où l'inflation sera inférieure à 6 p. 100, le producteur paiera le tout. S'il s'agit de 7 p. 100, l'état paiera 1 p. 100 alors que le producteur en paiera 6 p. 100.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

M. Mazankowski m'a signifié qu'il avait un amendement à proposer à cet article. Peut-être est-ce le moment?

M. Mazankowski: Je propose, monsieur le président, que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 1 de l'article 54, page 28, à la définition «variation des coûts par tonne» par la suppression des lignes 18 à 29.

Cela correspond à la proposition que nous avons faite la semaine dernière visant à maintenir l'échelle de taux actuelle pour les producteurs et cela d'autre part garantirait que les chemins de fer recevraient une compensation pour les variations de coûts et que la part du gouvernement serait calculée à partir de la subvention du Nid-de-Corbeau et de sa part additionnelle dans la variation des coûts.

Il s'agit en fait de maintenir le statu quo pour les tarifs de transport de marchandises jusqu'à la fin de la récolte de 1985-1986.

Le président: Ai-je tort de penser, monsieur Mazankowski, que cet amendement en exigerait un autre...

[Text]

Mr. Mazankowski: That is correct.

The Chairman: —and that it would in effect mean that there would be no increase in the cost to the producers who are shipping grain?

Mr. Mazankowski: That is correct.

The Chairman: Then I reluctantly must rule your amendment out of order because it violates the principle of the bill as given consent to by the House in second reading.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it does not violate the aggregate costs to the government inasmuch as the shortfall, if any, would be picked up by the railroads. We are proposing that the railways' share of the contribution to constant costs be deleted; but, notwithstanding that, the government's contribution towards constant costs would be paid and that would be paid in lieu of producer payments.

The Chairman: However, it seems to me that, by any manner in which you read this bill, one of the principles or one of the intents of the bill is that the producers will pay more for the movement of their grain; and, if that is a principle of the bill and the effect of your amendment is to remove that principle of the bill, then I cannot allow it to be put.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, you have already accepted an amendment and found it in order back in Part II, Clause 34, wherein we redefined the base rate scale to mean a rate scale, which means a scale set out in Schedule II indicating the maximum amount per tonne to be paid by grain producers for the movement of grain over each range of distance set out in the scale. That was found to be in order. It was voted upon. I think if that was found to be in order, this amendment we are dealing with now flows from the same genesis as that one.

The Chairman: You are quite correct in reminding me that I made an error . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I was not suggesting that you made an error. As you know, Mr. Chairman, I have constantly and persistently been one of your strongest supporters and advocates, and I would not want that to be . . .

The Chairman: I appreciate that, Mr. Mazankowski, but the fact is that in my opinion I did make an error in ruling on your amendment to Clause 34. I believe the record will show that I allowed it with some misgivings. I have since determined that I was wrong in allowing it, but the making of one mistake does not justify the repetition thereof.

I would cite to you Beauchesne's citation 764, paragraph (1):

(1) A committee is bound by the decision of the House, given on second reading, in favour of the principle of the bill, and should not, therefore, amend the bill in a manner destructive of this principle.

And I so rule.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, if my name were Mr. Benjamin, I might challenge your ruling. Even though you

[Translation]

M. Mazankowski: Non, vous avez tout à fait raison.

Le président: . . . et que cela signifierait qu'il n'y aurait pas de majoration de coûts d'expédition du grain pour les producteurs.

M. Mazankowski: En effet.

Le président: Je dois donc à regret déclarer votre amendement irrecevable car il va à l'encontre du principe même du projet de loi, principe adopté par la Chambre en deuxième lecture.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela ne va pas à l'encontre de l'idée du coût total pour l'État puisque s'il y avait un manque, ce serait les chemins de fer qui l'assumeraient. Nous proposons que la part des chemins de fer au maintien de coûts stables soit supprimée; cela n'empêcherait pas que la part de l'État remplacerait les paiements des producteurs.

Le président: Il me semble toutefois que quelle que soit la façon dont vous le présentez, un des principes ou une des intentions du projet de loi est justement que les producteurs paient davantage pour le mouvement de leur grain; c'est un des principes du projet de loi et votre amendement a pour effet de supprimer ce principe si bien que je ne puis l'accepter.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous avez déjà accepté et déclaré recevable un amendement à la partie 2, article 34, alors que nous avons redéfini le barème de référence pour qu'il désigne le barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant par tonne que doivent payer les céréaliculteurs pour les mouvements du grain sur chaque distance mentionnée. Vous avez jugé cet amendement recevable. Il a été mis aux voix. S'il l'a été, l'amendement que je présente maintenant est tout à fait similaire.

Le président: Vous avez tout à fait raison de me rappeler que j'ai commis une erreur . . .

M. Mazankowski: Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Vous savez bien, monsieur le président, que je suis toujours un de vos partisans les plus vigoureux et que je ne voudrais surtout pas que . . .

Le président: Je vous en remercie, monsieur Mazankowski, mais il n'en demeure pas moins que je crois avoir commis une erreur en déclarant votre amendement à l'article 34 recevable. Je crois que la transcription de nos délibérations montrera que j'avais d'ailleurs quelque hésitation. J'ai depuis jugé que je m'étais trompé et ce n'est pas parce que j'ai commis une erreur que je dois la répéter.

Je vous cite l'article 764 de Beauchesne, au paragraphe (1):

(1) La Chambre ayant consacré le principe du texte en le votant en deuxième lecture il est en conséquence interdit au Comité de le modifier de façon telle que ce principe ne soit plus respecté.

Je déclare donc votre amendement irrecevable.

M. Mazankowski: Ma foi, monsieur le président, si je m'appelais M. Benjamin, je ferais peut-être appel de votre

[Texte]

are not going to be consistent in your ruling, I am going to be consistent in obeying the decisions that you bring down, and I will accept it on that basis.

The Chairman: Your comment is fair and I thank you for it, Mr. Mazankowski. I am glad your name is not Mr. Benjamin; I think he is a valuable member of this committee, but I am not sure that the committee should have two. I would have said the same if he were here.

I now call the definition "Crow Benefit".

• 1655

I now call the definition of Crow Benefit:

"Crow Benefit" has the same meaning as in subsection 34.(1).

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, have we adopted the definition of "Crow Benefit" in Clause 34.(1)?

The Chairman: Yes. Except Clause 34 has been stood, so it is still open for further change. But we have adopted it.

Mr. Mazankowski: Okay, that is agreed.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman:

"Cumulative government share of the cost change", in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain provided in that crop year or 31.1 million tonnes, whichever is the lesser, by the aggregate of

(a) the product obtained by multiplying the government share of the rate of cost change for that crop year by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition "cost change per tonne"; and

(b) the cumulative government share of the cost change per tonne for the crop year preceding that crop year.

I believe that is what Mr. Kroeger has spent some time expounding on to the committee this afternoon.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Yes, Mr. Chairman. I have an amendment to that section. It is to the effect that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) in the definition "cumulative government share of the cost change" by deleting lines 29 to 41 on page 26 and by deleting lines 1 to 3 on page 27.

The reasons for this amendment are the same reasons given by Mr. Mazankowski in connection with the proposed amendment that we made to "cost change per tonne". It is in keeping with our package of amendments to freeze the rates to the producers.

The Chairman: And since it is in keeping with that and has the same purpose, I think, Mr. Neil, you realize what my ruling will have to be.

[Traduction]

décision. Toutefois, bien qu'elle ne soit pas conforme à celle que vous avez prise antérieurement, je continuerai de respecter vos décisions et je dois donc l'accepter.

Le président: Votre réponse est honnête et je vous en remercie, monsieur Mazankowski. Je suis très heureux que vous ne vous appelliez pas M. Benjamin; il est très précieux au Comité mais je ne suis pas sûr qu'il nous en faille deux comme lui. J'en aurais dit autant s'il avait été présent.

Passons maintenant à la définition de la «subvention du Nid-de-Corbeau».

J'énonce maintenant la définition de subvention du Nid-de-Corbeau:

«subvention du Nid-de-Corbeau» S'entend au sens du paragraphe 34.(1).

M. Mazankowski: Monsieur le président, avons-nous adopté la définition de «subvention du Nid-de-Corbeau» au paragraphe 34.(1)?

Le président: Oui. Sauf que l'article 34 a été réservé si bien qu'il peut toujours être modifié. Mais nous l'avons adopté.

M. Mazankowski: D'accord.

Des voix: D'accord.

Le président:

«Part totale de l'État dans la variation des coûts» Produit où le multiplicande est le moindre des facteurs suivants: soit les mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant une campagne agricole, soit 31,1 millions de tonnes, et où le multiplicateur est la somme des éléments suivants:

(a) le produit de la part de l'État dans le taux de variation des coûts pendant cette campagne agricole et de la somme des montants visés aux alinéas (a) et (b) de la définition «variation des coûts par tonne»;

(b) la part totale de l'État dans la variation des coûts par tonne pendant la campagne agricole précédente.

Je crois que c'est ce que M. Kroeger a expliqué cet après-midi au Comité.

Monsieur Neil.

M. Neil: Oui, monsieur le président. Je souhaite présenter un amendement à cet article. Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 54.(1) dans la définition «part totale de l'État dans la variation des coûts» par suppression des lignes 11 à 26 page 27.

Cet amendement est présenté dans la même optique que celui de M. Mazankowski à propos de la définition de «variation des coûts par tonne». Il fait partie de l'ensemble d'amendements que nous présentons pour geler les barèmes imposés aux producteurs.

Le président: Et c'est justement pourquoi, monsieur Neil, vous comprendrez facilement ma décision.

[Text]

Mr. Neil: I realize that, but I want it on the record, Mr. Chairman.

The Chairman: The amendment is not in order, for the reason that the amendment, in my opinion, is contrary to the principle of the bill as agreed to by the House on second reading.

Mr. Mazankowski: We should not have given the chairman the week-end off. He was a little more generous last week than he is this week.

The Chairman: I guess the longer we stay in this committee, Mr. Mazankowski, the more apparent each of our warts will become to the others.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Maybe we should not let you get too much rest.

The Chairman: I also have notice of an amendment from the government.

An hon. Member: At line 35 in the French version.

Le président: Qui propose cet amendement?

Monsieur Gourde.

M. Gourde: Il est proposé par le gouvernement que la version française de l'article 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifiée, à la ligne 35, page 26, par ce qui suit:

«coûts» Excédent, en unités de pourcentage, du taux

C'est le remplacement, en fait, de «coût, Excédent en pourcentage, du taux». Il s'agit ici, selon nos experts, d'un amendement technique. Nous avons également, comme les Conservateurs, des experts à notre disposition!

The Chairman: Okay. You have heard the amendment.

M. Gourde: Dans la version anglaise, il est question de point de pourcentage alors que dans la version française, on n'en parle pas. Donc, cet amendement a pour but de rendre les deux textes équivalents.

M. Bockstael: C'est bien «unités de pourcentage».

M. Gourde: L'unité dans la diversité!

The Chairman: On the sheet I have there are three amendments, but M. Gourde has only moved the first one, which is the proper procedure to follow:

That Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) by striking out line 35 on page 26 and substituting the following:

«excédent en unités de pourcentage du taux»

Amendment agreed to.

• 1700

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Just before you go on to the next page, I want to give notice that at report stage, on line 34, the 31.1 will be amended to 31.4. But it is out of order to move it here; it will be moved at the report stage.

The Chairman: All right.

[Translation]

M. Neil: Je comprends bien mais je veux, monsieur le président, qu'elle soit exprimée.

Le président: L'amendement n'est pas recevable parce qu'à mon avis il va à l'encontre du principe du projet de loi adopté par la Chambre en deuxième lecture.

M. Mazankowski: Nous n'aurions pas dû laisser le président prendre sa fin de semaine. Il était un peu plus généreux la semaine dernière.

Le président: Monsieur Mazankowski, je crois que plus nous siégerons longtemps, plus nos défauts respectifs apparaîtront aux autres.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Peut-être ne devrions-nous pas vous laisser trop vous reposer.

Le président: J'ai également reçu avis d'un amendement présenté par le côté ministériel.

Une voix: À la ligne 35 dans la version française.

The Chairman: Who is moving the amendment?

Mr. Gourde.

Mr. Gourde: I move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) by striking out line 35 on

«coûts» Excédent, en unités de pourcentage, du taux

In effect, we are replacing «coût, Excédent en pourcentage, du taux». According to our experts, it is a technical amendment only. Like the Conservatives, we have experts at our disposal!

Le président: D'accord. Vous avez entendu l'amendement.

Mr. Gourde: In the english text, there is a reference to percentage points whereas in the french text, we did not have any such reference. This amendment would therefore make the french correspond to the english.

Mr. Bockstael: You did say «unités de pourcentage».

Mr. Gourde: Unity in diversity.

Le président: Sur la feuille que j'ai sous les yeux, il y a trois amendements mais M. Gourde n'en a proposé qu'un seul, comme il se doit:

Que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 54.(1) en remplaçant la ligne 35, page 26, par ce qui suit:

Excédent en unités de pourcentage du taux.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Avant que vous ne passiez à la page suivante, je veux donner avis qu'à l'étape du rapport, à la ligne 33, 31.1 sera remplacée par 31.4. Un tel amendement serait déclaré irrecevable maintenant et nous ne le proposerons donc qu'à l'étape du rapport.

Le président: Bien.

[Texte]

Mr. Flis: This is just to include the specialty crops.

The Chairman: All right.

Mr. Althouse: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Althouse: We have had an amendment at 33 to 35. I do not know if we are possibly beyond it. We are sort of in the middle of it.

The Chairman: Lines 33 to 35 . . .

Mr. Althouse: My motion number 50, which has been with you for some time.

The Chairman: Okay, that is fine. Just make sure I get them in order, please, because we have a lot of amendments here. It is hard to . . .

On page 26, Mr. Althouse has one. Lines 33 to 35.

Mr. McKnight: On page 26?

The Chairman: On page 26, yes. Do you have one previous to that?

Mr. McKnight: No, mine is on page 27.

The Chairman: All right.

Mr. Althouse: This one would have the effect of substituting the following words—after striking out lines 33 to 35 in Clause 54, on page 26, to substitute the following words:

. . . tonnes of grain moved in that crop year by the aggregate of . . .

Then it would simply go on with the balance of the clause.

The Chairman: Now, if I follow your explanatory note that is included with it, it allows shipments in excess of 31.1 million tonnes to qualify for the Crow Benefit. Again, Mr. Althouse, I would have to apply the same ruling to your—no, not the same ruling, but I would have to rule your proposed amendment out of order on the grounds that it exceeds the Royal Recommendation by going over the 31.1 million tonnes. I would suggest to you, however, in doing so, that you may have the opportunity in report stage to try again because the government, as I understand it, will be bringing in amendments to the Royal Recommendation.

Mr. Althouse: Yes, particularly in light of the new crops or additional crops, which I think might stretch the government's idea of what the cap might be.

The Chairman: Well, Mr. Flis has already told us it will go to 31.4

Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Yes. I would like to ask a couple of questions as to the effect of that cap, if I may, please.

The Chairman: Proceed, please.

Mr. Hovdebo: First of all, by adding other grains—we went over the 31.1 cap a couple of years ago, in the amount that was moved on the Crow rate. By adding other grains, will we be

[Traduction]

M. Flis: C'est simplement pour inclure les récoltes spéciales.

Le président: Parfait.

M. Althouse: Monsieur le président.

Le président: Oui,

M. Althouse: Nous avons un amendement portant sur les lignes 15 à 17, page 27, et je ne sais pas si nous n'avons pas déjà dépassé ces lignes ou si nous y sommes justement.

Le président: Lignes 15 à 17 . . .

M. Althouse: Il s'agit de ma motion numéro 50 que vous avez déjà depuis quelque temps.

Le président: D'accord, parfait. Assurez-vous simplement que je les prends bien dans l'ordre car il est évident qu'avec une telle quantité d'amendements, il m'est difficile . . .

Page 27, M. Althouse propose un amendement de la ligne 15 à la ligne 17.

M. McKnight: Page 27?

Le président: Oui, page 27. En avez-vous un avant cela?

M. McKnight: Non, le mien est plus loin.

Le président: Bien.

M. Althouse: Il s'agit dans ce cas de remplacer par ce qui suit les lignes 15 à 17, page 27 dans l'article 54:

. . . pendant une campagne agricole et où le multiplicateur est la somme des éléments suivants:

Le reste de l'article demeure inchangé.

Le président: Maintenant, si je comprends bien les explications qui l'accompagnent, cela permettrait que des expéditions dépassant 31,1 millions de tonnes bénéficient de la subvention du Nid-de-Corbeau. Là encore, monsieur Althouse, je dois rendre la même décision, pas exactement pour les mêmes raisons, mais je dois déclarer votre amendement irrecevable car il dépasse la Recommandation royale qui limite les expéditions à 31,1 millions de tonnes. Toutefois, je vous signale que vous aurez peut-être la possibilité d'essayer à nouveau à l'étape du rapport car, si je ne m'abuse, le gouvernement a l'intention de présenter des amendements à cette Recommandation royale.

M. Althouse: Oui, particulièrement pour les récoltes nouvelles ou additionnelles qui pourraient peut-être faire changer le gouvernement d'avis sur les maximum à imposer.

Le président: M. Flis nous a déjà indiqué qu'il serait porté à 31,4.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: J'aimerais poser quelques questions sur l'incidence de ce maximum, si vous le permettez.

Le président: Je vous en prie.

M. Hovdebo: Tout d'abord, nous avons il y a environ deux ans dépassé le maximum de 31,1. En ajoutant d'autres grains,

[Text]

actually reducing the amount of wheat and barley, for instance—the kind of traditional grains—that would be moved at the new rate, because of adding the other grains?

Mr. Kroeger: No, Mr. Chairman. The tonnage limit would be raised and so would the Crow Benefit.

Mr. Hovdebo: By adding other grains?

Mr. Kroeger: That is right. So that the integrity of the 1981-1982 definition is maintained, in the sense that you calculate not merely the cost of moving the traditional Crow grains and the volumes of grains; you also calculate the additional cost and volume of the grains that are to be added by the amendment Mr. Flis has given notice of. So both figures go up, and you are not spreading the same amount of money over a larger volume of grain.

Mr. Hovdebo: Secondly, on that same . . . which means that you are actually increasing the government commitment . . .

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Hovdebo: —by adding it.

Now, I have been trying desperately to figure out the effect of the cap. It seems to me from your paper of relationship between volume and freight rate shares, which you gave the committee last week, that the more—I should say it the other way. It seems to me that the more grain that is shipped at the compensatory rate will increase the cost of every bushel of grain, or every tonne of grain that is shipped, through the whole system.

• 1705

Mr. Kroeger: Well, the way I put it is that an increase in volume increases the producer's percentage of the costs.

Mr. Hovdebo: Which would increase his costs per tonne for shipping grain.

Mr. Kroeger: That is right. Increases in volume are going to increase costs to producers because the government commitment is defined as an amount of money, and that amount of money . . .

Mr. Hovdebo: It is constant. In your example here, it is constant at \$797 million.

Mr. Kroeger: That amount of money may increase from year over year as cost increases go up, but it does not take any account of volumes—of cost increases arising as a result of rising volumes. So how far the government's commitment will go towards covering total costs depends on what those total costs are. Obviously, the more grain that moves, the higher the total cost figure.

Mr. Hovdebo: Part of the problem I had with this is the figures that you used in your example on page 2: 33 million tonnes, 34 million tonnes and 35 million tonnes. The implication of that is that as each million tonne—the increase per tonne gets less, and I cannot add make your figures add up.

[Translation]

va-t-on diminuer la quantité de blé et d'orge, par exemple, de grains traditionnels, qui sera transporté au nouveau tarif?

M. Kroeger: Non, monsieur le président. Le tonnage maximum sera relevé de même que la subvention du Nid-de-Corbeau.

M. Hovdebo: En ajoutant d'autres grains?

M. Kroeger: Oui. De sorte que cela conserve intégralement la définition de 1981-1982, en ce sens que l'on ne calcule pas simplement le coût du mouvement des grains traditionnels du Nid-de-Corbeau ni les volumes de grains mais également le coût et le volume additionnels de grains qui s'ajouteront du fait de l'amendement dont M. Flis a donné avis. Les deux chiffres sont donc relevés et il ne s'agit pas du tout de diviser davantage les sommes en fonction d'un volume plus élevé.

M. Hovdebo: Deuxièmement, toujours à ce sujet . . . cela signifie que vous relevez en fait l'engagement financier de l'état . . .

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Hovdebo: . . . en ajoutant.

Ma foi, j'essaie désespérément de comprendre les faits de ce maximum. Il me semble d'après votre papier sur la relation entre le volume et la part des coûts de transport, que plus . . . peut-être devrais-je m'exprimer autrement: Il me semble que plus l'on expédie de grains au tarif subventionné, plus le coût par boisseau ou par tonne de grain expédiée serait élevé.

M. Kroeger: Ma foi, pour moi, une augmentation de volume augmente le pourcentage des coûts assumés par le producteur.

M. Hovdebo: Ce qui augmente son coût d'expédition par tonne de grain.

M. Kroeger: C'est exact. Les augmentations de volume vont augmenter les coûts des producteurs parce que l'engagement financier de l'État est défini comme une somme d'argent et que cette somme . . .

M. Hovdebo: Est constante. Dans l'exemple que vous avez donné, cette somme représente 797 millions de dollars.

M. Kroeger: Cette somme peut augmenter d'une année sur l'autre au fur et à mesure de la hausse des coûts mais elle n'est pas fonction des volumes, de la hausse des coûts provoquée par l'augmentation de volume. Donc l'engagement financier de l'État couvrira ou non le total des coûts selon ce que seront justement ces coûts. Il est évident que plus l'on transporte de grain, plus le coût total serait élevé.

M. Hovdebo: Je crois que si j'ai beaucoup de mal à comprendre votre exemple c'est en partie du fait des chiffres que vous avez utilisés à la page 2: 33 millions de tonnes, 34 millions de tonnes et 35 millions de tonnes. Il semble en découler que pour chaque million de tonnes l'augmentation de tonnes diminue et je ne réussis pas à vérifier vos chiffres.

[Texte]

Mr. Kroeger: The increase per tonne?

Mr. Hovdebo: The increase per tonne gets less as the tonnage increases. The difference between 911 and 981 is 70¢ per tonne, an increase of 1 million tonnes. The difference between 34 million tonnes and 35 million tonnes is 67¢ per tonne. How can that possibly be, if you have added more expensive grain—the movement of more expensive grain?

Mr. Kroeger: I think the reason it goes up is the farther you get from 31 million tonnes, the greater the percentage the producer bears. So your increase from 33 to 34 comes out at 70¢, and from 34 to 35 comes out at 67¢.

Mr. Hovdebo: Now, I worked it out for 31 tonnes, 32 tonnes. The difference between 31 and 32 is 76¢. The difference between 32 and 33 is, if \$9.11 is correct, 80¢. It should be going up.

Mr. Kroeger: Yes. I take Mr. Hovdebo's point. We may need to spend a little time with our calculators ascertaining why that is, and perhaps provide an answer at a later date. It is going to involve some arithmetic calculations which may take more time than we should at the moment. If it is agreeable, Mr. Chairman, we would like to get back with our response on this point, unless Dr. Heads is ready to deal with it now.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, our amendment would simplify that.

The Chairman: It would simplify it, Mr. McKnight, all right enough. In fact, it would destroy the principle of the bill.

That is an arguable point.

Mr. Hovdebo: The point I am trying to make, Mr. Chairman, is that for every million tonnes that are added on, it starts at approximately 2¢ a bushel more and it increases 2¢ a bushel for every million tonnes to the producers.

Mr. Kroeger: I think we have an answer. Dr. Heads just came up with it. He may not be able to translate it into arithmetic, but at least he can conceptually explain the phenomenon that Mr. Hovdebo has identified.

Dr. Heads.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, the explanation is that as the volume moved increases, the total cost per tonne tends to decline because the costs related to the lines are spread over a greater and greater tonnage.

• 1710

Mr. Hovdebo: You used \$33.25 per tonne at 33, at 34 and at 35, so that argument cannot be used.

Mr. Kroeger: I would like to refer, Mr. Hovdebo, to the footnote on my paper on page 2, where it says:

For the sake of simplicity, the examples given in this paper omit consideration of the CN adjustment and certain changes in the allocation of line-related costs.

[Traduction]

M. Kroeger: L'augmentation par tonne?

M. Hovdebo: L'augmentation par tonne diminue en fonction de l'augmentation du tonnage. La différence entre 911 et 981 est de 70c par tonne, pour une augmentation de 1 million de tonnes. La différence entre 34 millions de tonnes et 35 millions de tonnes est de 67c par tonne. Comment est-ce possible si vous avez ajouté du grain plus cher, si l'on transporte du grain plus cher?

M. Kroeger: L'explication est que plus vous vous éloignez du chiffre de 31 millions de tonnes, plus le pourcentage que doit payer le producteur est élevé. L'augmentation de 33 à 34 représente 70c alors que de 34 à 35, elle est de 67c.

M. Hovdebo: J'ai calculé pour 31 et 32 tonnes. La différence entre 31 et 32 tonnes est de 76c. La différence entre 32 et 33 tonnes est, si \$9.11 est exact, 80c. Cela devrait monter.

M. Kroeger: En effet. Je comprends ce que M. Hovdebo veut dire. Peut-être faudrait-il avoir quelques minutes recours à nos calculateurs pour lui répondre ultérieurement. Cela va en effet demander quelques calculs et je ne suis pas sûr qu'il faille vous faire perdre ce temps pour le moment. Si vous le souhaitez, monsieur le président, nous aimerions pouvoir vous fournir une réponse un peu plus tard à moins que M. Heads puisse répondre immédiatement.

M. McKnight: Monsieur le président, notre amendement simplifierait beaucoup tout cela.

Le président: Certainement, monsieur McKnight, il détruirait entièrement le principe du projet de loi.

C'est discutable.

M. Hovdebo: Ce que j'essaie de dire, monsieur le président, c'est que pour chaque million de tonnes ajoutées, cela représente environ 2c le boisseau de plus que doit payer le producteur.

M. Kroeger: Nous avons, je crois, une réponse. C'est M. Reid qui l'a trouvée. Peut-être ne pourra-t-il vous donner les chiffres mais il peut au moins vous expliquer le phénomène relevé par M. Hovdebo.

Monsieur Heads.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, l'explication est qu'au fur et à mesure que le volume transporté augmente, le coût total par tonne tend à diminuer parce que les coûts relatifs aux voies ferrées sont répartis sur un tonnage de plus en plus important.

M. Hovdebo: Vous avez utilisé les chiffres de \$33.25 par tonne à 33, 34, et 35 de sorte que l'argument ne tient pas.

M. Kroeger: Je renverrais M. Hovdebo à la note figurent au bas de la page 2 de mon papier où je dis:

Par souci de simplicité, les exemples donnés ici ne tiennent pas compte des rajustements du CN et de certaines modifications dans la répartition des coûts relatifs aux lignes de chemins de fer.

[Text]

You see, what happens is that with each tonne of grain that moves, the volume-related costs go up in direct proportion. You burn so much more fuel; you have so many more hours of labour we have to pay for. But the line-related costs do not go up. The line-related costs remain more or less the same.

Mr. Hovdebo: That still does not explain it, because you multiply 10.47 times that and you will get the 367 million tonnes at the highest level. At the lowest level, you will not get it.

Mr. Kroeger: I think we would like to . . .

Mr. Hovdebo: You multiply 9.11 times 33 million tonnes; you will not get it.

Mr. Kroeger: I think we would like to run the arithmetic on it, as I offered to do a minute ago. But I think Dr. Heads has come up with what conceptually is the right answer.

Mr. Hovdebo: The reason I think it is important is I think . . .

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: —the farmers have to know that this increase is costing them money every time they produce more grain. That has to mean 2¢ a bushel more every million tonnes they produce.

The Chairman: But that is not, in all due respect, relevant . . .

Mr. Hovdebo: This confuses it, Mr. Chairman.

The Chairman: —to the explanation of that particular definition. It seems to me the whole thing has deteriorated into an argument between the member and the witnesses.

The purpose of this exercise is to elicit the information from the witnesses, not to argue the point with them.

Mr. Hovdebo: Mr. Chairman, these witnesses gave us this information.

The Chairman: That does not alter what I said, Mr. Hovdebo.

All right. We have a notice of a further amendment—line 34 at page 26.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: We propose to move at line 34 of Clause 54, at page 26, the following: to strike out line 34 and substitute the following therefore: "41.1 million tonnes, whichever is the" and then continue on with the clause.

The Chairman: I have the same difficulty, as I am sure you realize, Mr. Althouse. Again, Mr. Althouse, the effect of your amendment would be to increase the expenditures under the bill, which is in violation of the Royal Recommendation.

Let me just read once more, for the edification of members, citation 773, paragraph 7:

[Translation]

Ce qui se passe, c'est qu'avec chaque tonne de grain transporté, les coûts relatifs au volume augmentent de façon directement proportionnelle. On brûle en effet tant de carburant de plus; on compte tant d'heures de main-d'œuvre supplémentaire. Toutefois, les coûts relatifs aux lignes de chemins de fer n'augmentent pas. Ils restent plus ou moins semblables.

M. Hovdebo: Cela ne m'explique toujours rien car en multipliant par 10, 47, on obtient 367 millions de tonnes au maximum. Au minimum, on ne l'obtient pas.

M. Kroeger: Je crois qu'il faudrait . . .

M. Hovdebo: Vous multipliez 9,11 fois 33 millions de tonnes; vous n'y arrivez pas.

M. Kroeger: Je crois qu'il nous faudrait refaire les calculs comme je le proposais il y a un instant. Toutefois la réponse donnée par M. Heads me semble être l'explication voulue.

M. Hovdebo: Si j'estime que c'est important, c'est parce que . . .

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: . . . je trouve qu'il faut que les agriculteurs sachent que cette augmentation va majorer leurs coûts chaque fois qu'ils produiront plus de grain. Que cela représentera 2c. de plus par boisseau pour chaque million de tonnes produit.

Le président: Mais permettez-moi de vous dire, en toute déférence, que ce n'est pas . . .

M. Hovdebo: C'est très embrouillé, monsieur le président.

Le président: . . . cela n'a rien à voir avec la définition qui nous occupe. J'ai bien l'impression que nous en sommes arrivés à une simple discussion entre le député et les témoins.

Si les témoins sont là c'est pour répondre à des questions précises et non pas pour discuter du bien fondé de telle ou telle disposition.

M. Hovdebo: Monsieur le président, les témoins nous ont justement donné ces renseignements.

Le président: Cela ne change rien à ce que je viens de dire, monsieur Hovdebo.

Bien, nous avons reçu avis d'un autre amendement à la page 27, ligne 15.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Nous proposons de modifier l'article 54, à la page 27, ligne 15, en remplaçant cette ligne par ce qui suit: «pendant une campagne agricole, soit 41,1» et de laisser le reste inchangé.

Le président: Vous comprendrez certainement, monsieur Althouse, que je me retrouve devant le même problème. L'effet de votre amendement serait d'augmenter les dépenses prévues dans le cadre de ce projet de loi, ce qui va à l'encontre de la recommandation royale.

Permettez-moi de relire encore une fois pour la gouverne des députés l'article 773, paragraphe 7:

[Texte]

An amendment is out of order if it imposes a charge upon the Public Treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation.

Therefore, your amendment, Mr. Althouse, is clearly out of order.

I notice, Mr. Althouse, that you have a whole series of amendments here all with the same intent, going from 41 million right down to 32.1 million. It is your option, of course, to move them, but I think it is only fair to warn you in advance that they will all meet the same fate as the one you just moved.

Mr. Althouse: Very well. We will move one or two of them at report stage and get a ruling in the House.

• 1715

The Chairman: I thank you very much for that, Mr. Althouse.

So, with that we go to page 27, and we have one at line 3.

Mr. Gourde.

M. Gourde: L'amendement suivante est du même ordre que celui que nous avons déposé plus tôt.

Il est proposé que la version française du paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifiée par substitution, à la ligne 3, page 27, de ce qui suit:

agricoles suivantes, les unités de pourcentage du

Il s'agit encore d'un amendement d'ordre technique afin de changer le mot «pourcentage» par l'expression «unités de pourcentage».

The Chairman: I will write it as

Il est proposé que la version française du paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155, soit modifiée par substitution, à la ligne 3, page 27, de ce qui suit:

agricoles suivantes, les unités de pourcentage du

Amendment agreed to.

M. Gourde: Puis-je continuer, monsieur le président?

Le président: Oui, poursuivez, s'il vous plaît.

M. Gourde: Il est également proposé que la version française du paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifiée par substitution, aux lignes 6 à 10, page 27, de ce qui suit:

- a) 1982-83: 0;
- b) 1983-84: 3;
- c) 1984-85: 3;
- d) 1985-86: 3;
- e) 1986-87 et suivantes: 6.

C'est, une fois de plus, un amendement d'ordre technique. Auparavant, dans la version française, il était question de pourcentages et on y lisait: «1982-83: 0%»; maintenant, vu qu'on parle d'unités de pourcentage, on doit citer des chiffres absolus et c'est la raison pour laquelle on y lit maintenant «0, 3, 3 et 6».

Amendment agreed to.

[Traduction]

s'il impose une charge au Trésor ou s'il n'est pas conforme à la Recommandation royale dans la mesure où il en étendrait l'objet ou la portée ou rendrait moins rigoureuses les réserves et les conditions qu'elle prescrit.

Votre amendement, monsieur Althouse, est donc clairement irrecevable.

Je remarque, monsieur Althouse, que vous avez toute une série d'amendements émanant de la même intention, allant de 41 millions jusqu'à 32,1 millions. Vous pouvez, bien sûr, tous les présenter mais je crois qu'il est normal que je vous avertisse qu'ils sont tous voués au même sort que celui-ci.

M. Althouse: Très bien. Nous en proposerons un ou deux à l'étape du rapport pour obtenir la décision de la Chambre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Althouse.

Nous sommes maintenant à la ligne 3, page 27.

Monsieur Gourde.

Mr. Gourde: The following amendment is similar in nature to the one we submitted earlier.

It is moved that the French version of subclause 54(1) of Bill C-155 be amended by substituting the following for line 3, page 27:

agricoles suivantes, les unités de pourcentage du

This is a technical change to replace the word "pourcentage" by the expression "unités de pourcentage".

Le président: Je l'écrirai de cette façon:

It is moved that the French version of subclause 54.(1) of Bill C-155, be amended by substituting the following on line 3, page 27:

agricoles suivantes, les unités de pourcentage du

Amendment accepté.

Mr. Gourde: May I continue, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, please continue.

Mr. Gourde: It is also moved that the French version of subclause 54.(1) of Bill C-155 be amended by substituting the following on lines 6 to 10, on page 27:

- a) 1982-83: 0;
- b) 1983-84: 3;
- c) 1984-85: 3;
- d) 1985-86: 3;
- e) 1986-87 et suivantes: 6.

Once more, this is a technical amendment. Previously in the French version, we were dealing with percentages and it read: "1982-83: 0%". Now, since we are talking about percentage points, we must give absolute figures and that is the reason that it should now read "0,3,3 and 6".

Amendment accepté.

[Text]

Mr. Neil: Mr. Chairman, just as a matter of interest, I would like an explanation from Mr. Kroeger. In the French version it says 1982-1983, and it is going to be zero, but in the English version it says, "in respect of the 1982-1983 crop year". Now, why the difference; why does one say crop year, and why does the other one not say crop year?

Mr. Kroeger: In the French version, Mr. Chairman, just doing a slight translation, it reads: For the crop year following the percentage points of the rate of cost change, etc. In other words, the reference to crop year is included in the . . .

Mr. Neil: It is in the previous paragraph.

Mr. Kroeger: —preambular text in the French, and in the English, it is included in the (a), (b), (c), (d), (e).

Mr. Neil: That is one advantage of being bilingual.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Bockstael has an amendment at line 9.

Mr. Neil: I have one before that at line 4, which I have given the Chair notice of. Mr. Bockstael's has not been circulated. If we had these ahead of time we would be able to understand them better and move much more quickly. I have two of the last one, but only one of this one.

The Chairman: What line does yours start at, line 4?

Mr. Neil: Line 4, Mr. Chairman.

The Chairman: Where is his on line 4?

Mr. McKnight: They have been circulated to the members, I believe, Mr. Chairman.

• 1720

The Chairman: I do not seem to have a copy of the ones that Mr. McKnight is about to move. Okay, I have one now. Proceed, please.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, my intent would be . . .

The Chairman: Mr. McKnight, I am sorry.

Mr. McKnight: —to amend Clause 54.(1) in the definition "eligible costs" by deleting lines 4 to 8 on page 27. The reason for that amendment . . . Mr. Chairman, I will read the title of this bill:

An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

Whatever the intent of this bill, I see nothing in the title and that may be the disadvantage of not having a preamble. I do not see anything in the title of the bill that said the main thrust or principle of this bill that is enshrined would be to add additional costs to the producers of grain.

If that is the government's intent of the bill, it is not that well understood. However, it is now becoming more under-

[Translation]

Mr. Neil: Monsieur le président, j'aimerais une explication de la part de M. Kroeger. À la version française on lit 1982-1983, suivi d'un zéro, mais à la version anglaise on lit «in respect of the 1982-1983 crop year». Pourquoi la version anglaise parle-t-elle de campagne agricole, et la version française non?

Mr. Kroeger: Monsieur le président, si vous permettez une traduction rapide de la version française, elle serait la suivante: *For the crop year following the percentage points of the rate of cost change etc..* En d'autres termes pour les campagnes agricoles suivantes, les unités de pourcentage de taux de variation des coûts . . . On fait référence à la campagne agricole.

Mr. Neil: C'est dans le paragraphe précédent.

Mr. Kroeger: . . . dans le paragraphe précédent dans la version française, et dans la version anglaise on trouve cette référence dans a), b), c), d), e).

Mr. Neil: C'est l'avantage du bilinguisme.

L'amendement est accepté.

Le président: M. Bockstael a un amendement à la ligne 9.

Mr. Neil: J'en ai un autre à la ligne 4, que j'ai déjà déposé. Celui de M. Bockstael n'a pas encore été distribué. On pourrait procéder plus rapidement, si l'on avait reçu ces textes avant la réunion. J'ai deux copies de son dernier amendement, mais une copie unique de celui-ci.

Le président: Votre amendement commence à la ligne 4?

Mr. Neil: À la ligne 4, monsieur le président.

Le président: Où se trouve son amendement à la ligne 4?

Mr. McKnight: Je crois savoir, monsieur le président qu'on les a déjà distribués aux députés.

Le président: Je n'ai pas sous les yeux un exemplaire des motions que M. McKnight va présenter. Ah si, le voici! Allez-y.

Mr. McKnight: Monsieur le président, j'avais l'intention . . .

Le président: Je regrette, monsieur McKnight.

Mr. McKnight: . . . d'amender le paragraphe 1) de l'article 54, dans la définition des «coûts admissibles», en supprimant, à la page 26, les lignes 11 à 15. Cet amendement vise à . . . Monsieur le président, je vais vous donner lecture de l'intitulé de ce projet de loi:

Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Quelle que soit l'intention de ce projet de loi, je n'en trouve trace dans l'intitulé et c'est pourquoi le fait de ne pas avoir de préambule constitue un désavantage. Il n'est mentionné à aucun moment, dans l'intitulé du projet de loi, que ce dernier vise à augmenter les coûts des producteurs de grain.

Si telle était l'intention du gouvernement, elle n'est pas clairement comprise. Mais les producteurs de l'Ouest commen-

[*Texte*]

standable by the producers in western Canada that the main thrust is to add more costs to the producers, rather than facilitate transportation, shipping and handling of western grains.

The Chairman: Mr. McKnight, you might be able, if we had only dealt with the title of the bill, to get away with that. The fact is that almost every clause we have dealt with in the bill, subsequent to reading the title, is at variance with the amendment you are proposing, and to remove "eligible costs" from the bill would indeed scuttle the intent of the bill.

Mr. McKnight: But it would assist Mr. Kroeger in his machinations with his calculator.

The Chairman: I am sure it would assist us all, in that we could immediately go through the other clauses and terminate our consideration of this bill. It would have made unnecessary as well all the work we did during the summer. But that is neither here nor there. The fact is that it is out of order, in my opinion, and I so rule.

Mr. McKnight: With the respect that I attribute to the Chair and to the personage of the Chair, I will accept your ruling, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Now, I believe the next one would be Mr. Bockstael's.

An hon. Member: What line is that?

The Chairman: It is line 9, I believe.

Mr. Bockstael: Mine is from line 9 to 20 inclusive.

The Chairman: Line 9 to 20 inclusive. Proceed, please.

Mr. Bockstael: I move that Clause 54.(1) of Bill C-155 be amended by striking out lines 9 to 20 on page 27.

The Chairman: Would you explain the purpose of your amendment, please.

Mr. Bockstael: It is to be consistent with Clause 34.(1), lines 28, 29 and 30, which we struck out earlier, and consistent with Clause 37.(4), lines 8 to 14, which we took out of this bill. This is a consequence of those two earlier amendments.

The Chairman: A consequential amendment.

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. Mazankowski: You are dismantling the freight rate regime; the intent of the bill.

An hon. Member: It must be out of order, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: I would be very interested in the Chairman's comments on this, because he automatically rules every one of our amendments out of order and this one is in the same context. I wonder what he is going to do with this.

The Chairman: Mr. Mazankowski . . .

[*Traduction*]

cent à comprendre que l'intention du gouvernement est essentiellement d'augmenter leurs coûts bien plutôt que de faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest.

Le président: Monsieur McKnight, vous auriez peut-être pu vous en tirer ainsi si nous n'avions traité que de l'intitulé du projet de loi. Mais le fait est qu'il n'est pratiquement pas d'article que nous ayons étudié, après lecture de l'intitulé, qui ne soit en contradiction avec l'amendement que vous proposez et la suppression de «coûts admissibles» reviendrait effectivement à réduire à néant l'intention du projet de loi.

M. McKnight: Mais cela rendrait bien service à M. Kroeger qui s'évertue avec sa calculatrice.

Le président: Il n'y a pas qu'à M. Kroeger que cela rendrait service. Cela nous permettrait, à nous tous, d'en terminer rapidement avec tout le projet de loi. Cela rendrait également superflu tout le travail que nous avons fait pendant l'été. Mais là n'est pas la question: je considère votre motion irrecevable et c'est ainsi que j'en décide.

M. McKnight: Je respecte le président du Comité et le titulaire de ce poste et je m'incline donc devant votre décision, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. Je crois que la prochaine intervention vient de M. Bockstael.

Une voix: À quelle ligne en sommes-nous?

Le président: À la ligne 27, de la page 27, je crois.

M. Bockstael: Ma motion porte sur les lignes 27 à 37 inclusivement.

Le président: Lignes 27 à 37 inclusivement. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Je propose que le paragraphe (1) de l'article 54 du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant les lignes 27 à 37 à la page 27.

Le président: Pourriez-vous expliquer l'intention de votre amendement, s'il vous plaît?

M. Bockstael: Il s'agit de concordance avec le paragraphe (1) de l'article 34, lignes 1 à 3, que nous avons décidé de supprimer, ainsi qu'avec le paragraphe (4) de l'article 37, lignes 8 à 17, que nous avons également retiré du projet de loi. Cela découle donc logiquement des deux amendements antérieurs.

Le président: Il s'agit donc d'un amendement corrélatif.

M. Bockstael: Oui, c'est bien cela.

M. Mazankowski: Vous êtes en train de démolir le barème des frets, à savoir l'intention du projet de loi.

Une voix: Cela doit être irrecevable, monsieur le président.

M. Mazankowski: J'aimerais beaucoup savoir ce que le président a à dire là-dessus, car il déclare automatiquement irrecevable chacun des amendements que nous proposons et celui-ci se situe au même plan. Je suis curieux de savoir ce qu'il va en faire.

Le président: Monsieur Mazankowski . . .

[Text]

An hon. Member: What about the reasons . . .

Mr. Mazankowski: I want the reasons too; more than just the side of the table they come from.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, would you like me to explain?

• 1725

The Chairman: Yes, I would, Mr. Kroeger. I can use all the help I can get.

Mr. Kroeger: I just want to remind the committee we had a discussion about this when we were doing Clause 34.

The Chairman: Yes. I am afraid I have forgotten.

Mr. Kroeger: I explained to the committee at that time that there were two possible ways of defining the Crow benefit. One of them was to say it was subsidy per tonne, and the other one was to say it was an amount of money. And when we obtained the government's policy decision that the Crow benefit was an amount of money, we made the correction in one part of the bill and we did not make it in the other. In taking out "estimated cumulative share of the cost change"—the offending phrase that particularly requires that—that is the reference to multiplying the number of tonnes of grain by 31.1 or the amount moved, whichever is the lesser. To avoid any uncertainty about whether the Crow benefit is an amount of money or not, this clause has to come out. Then the other part of the bill establishes that the Crow benefit is indeed an amount of money which is defined in the bill.

The Chairman: I have solved one part of my problem, and unless I hear arguments contrary to Mr. Kroeger's explanation, I would rule the amendment in order because in fact we did not remove the lines in Clause 34 as Mr. Bockstael suggested, because he withdrew his amendment at that time. He withdrew it for the reason that it was stated that there would be consequential amendments later on, and we agreed we should not remove it until the subsequent amendments were made. It helps to have the minutes handy.

Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, to ensure that the committee has a complete picture of what is involved here, there is one other piece of explanation I think I should give so that no member of the committee is under any misapprehension about the regime.

I have said on several occasions that the Crow benefit is an amount of money and does not fluctuate with the amount of grain moved. That statement is accurate. For the sake of completeness, I should point out that the government commitment has two components. It has the Crow benefit and the cumulative government share of the cost change. The Crow benefit does not change with the amount moved, but the cumulative government share of the cost change does. I can

[Translation]

Une voix: Qu'en est-il des raisons . . .

M. Mazankowski: Moi aussi, je voudrais en connaître les raisons et pas seulement vues sous l'angle du côté de la table d'où la motion émane.

M. Kroeger: Monsieur le président, voulez-vous que je m'explique?

Le président: Oui, j'aimerais bien, monsieur Kroeger. J'ai bien besoin d'aide en effet.

M. Kroeger: Je voulais simplement rappeler au Comité que nous en avons discuté lorsque nous en étions à l'article 34.

Le président: Vous avez raison. J'avais en effet oublié.

M. Kroeger: J'ai expliqué à ce moment-là au Comité qu'on pouvait envisager sous deux angles les avantages du Nid-de-Corbeau: soit comme une subvention par tonne, soit comme une somme forfaitaire. Et lorsque le gouvernement a décidé que ce serait une somme d'argent, nous avons apporté la correction à une partie du projet de loi, mais sans l'apporter partout. En supprimant «par total de l'État dans la variation des coûts»—qui constitue la phrase la plus choquante—à savoir la référence à la «multiplication du montant par tonne» de grain par 31,1 ou la somme proposée, le montant inférieur étant retenu. Il faut supprimer cet article si l'on veut lever toute incertitude sur la nature de la subvention du Nid-de-Corbeau, sur le fait de savoir s'il s'agit d'une somme d'argent ou non. C'est alors seulement que l'autre partie du projet de loi confirme que la subvention du Nid-de-Corbeau est effectivement constituée par une somme d'argent précisée dans le projet de loi.

Le président: Cela résout une partie de mon problème, et sous réserve d'arguments infirmant la thèse de M. Kroeger, je décide que l'amendement est recevable, car nous n'avons pas, en réalité, adopté la proposition de M. Bockstael portant sur la suppression des lignes de l'article 34. En effet, M. Bockstael avait à ce moment-là retiré sa motion sur l'assurance qu'il y aurait, par la suite, des amendements corrélatifs, et nous sommes convenus que nous ne devrions pas supprimer ces lignes jusqu'à ce que soient votés les amendements qui en découleraient. C'est parfois bien pratique d'avoir le procès-verbal des débats sous la main.

Monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Je crois que je dois vous donner une autre explication, monsieur le président, afin que le Comité ait une vue d'ensemble de la question, et afin qu'aucun doute ne plane pour qui que ce soit.

J'ai dit à plusieurs reprises que la subvention du Nid-de-Corbeau est une somme d'argent qui ne varie pas en fonction des quantités de grain expédiées. C'est effectivement cela, mais pour plus de précision, je dois ajouter que la participation du gouvernement est composée de deux éléments: la subvention du Nid-de-Corbeau, et la part totale de l'État dans la variation des coûts. Si la première ne varie pas en fonction des quantités transportées, la seconde le fait. Je peux vous fournir un

[*Texte*]

illustrate that with an arithmetic example if the committee likes, but I wanted it on the record . . .

The Chairman: I do not think it is necessary. Having reflected and looked back at the previous definitions, both "Crow benefit" and "cumulative government share of the cost change" are in the bill, and so is the estimated cumulative government share of the cost change. While it might be neat to have it there, it is obviously not necessary, for the amendment is in order.

Amendment agreed to.

The Chairman: Well, we had a nice little flurry over that one, anyway.

I believe that that would make the Conservative amendment unnecessary . . .

An hon. Member: It is identical.

The Chairman: . . . because it is identical.

An hon. Member: They voted against it.

The Chairman: No, they did not. They just argued against its procedural acceptability—not very forcefully, I might add; I think more facetiously than seriously. Maybe a little bit of that once in a while does not hurt either.

On the definition of "final adjustment"

The Chairman:

In respect of any crop year means the amount by which the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to Section 55 and 56, plus or minus any interim adjustment in respect of that crop year differ from the amount calculated under the definition "government allotment".

Do you have an amendment? At which line?

Mr. Hargrave: The beginning of line 21.

The Chairman: That is in what we have just deleted, so it is . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have one in line 23.

• 1730

The Chairman: But Mr. Hargrave's is at line 21. So his comes first.

Mr. Hargrave: May I proceed?

The Chairman: Pardon?

Mr. Hargrave: May I proceed, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. Proceed, please.

Mr. Hargrave: I move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1), in the definition of "final adjustment" by deleting lines 21 to 28 on page 27. This is of course, Mr. Chairman, consistent with the other, earlier amendments that we have moved this afternoon.

[*Traduction*]

exemple en chiffres, si le Comité le souhaite, mais je voulais faire consigner au procès-verbal . . .

Le président: Cela ne me paraît pas nécessaire. Réflexion faite, et compte tenu des définitions qui précèdent, les deux expressions «subvention du Nid-de-Corbeau» et «part totale de l'État dans la variation des coûts» figurent dans le projet de loi, de même que «la part totale estimative de l'État dans la variation des coûts». Il serait peut-être indiqué de l'y faire figurer, mais ce n'est pas indispensable, car l'amendement est recevable.

L'amendement est adopté.

Le président: Bon, en voilà un qui a fait des remous.

Je pense que ceci rend superflu l'amendement des Conservateurs . . .

Une voix: Il est identique.

Le président: . . . parce qu'il est identique.

Une voix: Ils ont voté contre.

Le président: Non, ce n'est pas vrai. Ils ont simplement mis en cause l'opportunité de sa procédure, et sans grande conviction, d'ailleurs. Je crois qu'ils n'ont pas pris la question trop au sérieux, et un peu de fantaisie de temps en temps ne nous nuit pas.

En ce qui concerne le «rajustement définitif»

Le président:

Différence entre les versements aux compagnies de chemin de fer visés aux articles 55 et 56, pour une campagne agricole, plus ou moins le rajustement provisoire pour cette campagne agricole, et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État».

Est-ce que vous avez un amendement? À quelle ligne?

M. Hargrave: À la ligne 38.

Le président: C'est la partie que nous venons de supprimer, et c'est donc . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'en ai un sur la ligne 39.

Le président: L'amendement de M. Hargrave concerne la ligne 38. Nous devons donc le regarder d'abord.

M. Hargrave: Puis-je poursuivre?

Le président: Pardon?

M. Hargrave: Puis-je poursuivre, monsieur le président?

Le président: Oui, allez-y, je vous prie.

M. Hargrave: Je propose que le paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 38 à 44 de la page 27. Il s'agit de la définition de rajustement définitif. Cet amendement, monsieur le président, est bien entendu conforme aux autres amendements que nous avons déposés plus tôt cet après-midi.

[Text]

An hon. member: And in order.

The Chairman: I think somebody is jumping the gun.

Mr. Hargrave: Have you a copy there? Would you like some more?

The Chairman: We have a copy.

It is a simple amendment to remove the definition of "final adjustment," which would in effect alter the entire method of payment. As Mr. Hargrave has said, it is consistent with the position enunciated by Mr. Mazankowski last week in committee.

Because it changes the method of payment as enunciated in this bill, it goes beyond the intent of the bill as stated in the bill, or the principle of the bill as approved by the House on second reading. I would therefore have to rule it out of order, Mr. Hargrave.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would have thought that you would have invited arguments on this particular issue before you made your ruling. I could have made a contribution which might have caused you to reconsider, because I do not think—it may very well modify the mechanics of the method of payment, but not necessarily alter the principle of the method of payment. Because our regime is much more simplified and since the complexity of rate determination, and the manner in which the payments are going to be made and to whom, are a very complex mechanism, we saw fit to choose an easier way, much simpler, much more practical. It is only insofar as it relates to scaling down the complexity that this particular deletion is put before you.

I do submit, with respect, that it does not alter the principle of the method of payment. It may very well alter the mechanics, and perhaps simplify it to some extent.

The Chairman: Well, you may be quite right. However, in his comment Mr. Hargrave stated quite clearly, if my memory serves me correctly, that it was consistent with the position which you yourself took last week, Mr. Mazankowski—a position which, of course, is in violation of the principle of the present bill, and a principle for which you may well argue at report stage.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, just a point of information and a bit of a correction. What I said was that it was consistent with what we had said earlier this afternoon.

The Chairman: I am sorry. I misunderstood you, then.

But in any case, I have made my ruling. It extends the objects and purposes of the bill and relaxes the conditions of the bill, all of which, according to what I read to you just a few minutes ago, are clearly cited in *Beauchesne*. I have made my ruling, and I will have to stand or fall by it.

The Chairman: Now, I do not believe I have any further amendments. Do I?

[Translation]

Une voix: Il est donc recevable.

Le président: Je pense que quelqu'un va trop vite.

M. Hargrave: En avez-vous une copie? En voulez-vous d'autres?

Le président: Nous en avons une copie.

Votre amendement consiste simplement à proposer la suppression de la définition de «rajustement définitif» et constitue donc une modification des modalités de paiement. Comme M. Hargrave l'a dit, cet amendement est conforme à la position énoncée par M. Mazankowski la semaine dernière en comité.

Mais comme cet amendement modifie les modalités de paiement qui sont énoncées dans ce projet de loi, il va au-delà de l'esprit de ce projet de loi ou du principe du projet de loi qu'a approuvé la Chambre en deuxième lecture. Je devrai donc déclarer votre amendement irrecevable, monsieur Hargrave.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aurais bien aimé que vous nous demandiez notre avis avant de rendre votre jugement. Ce que j'aurais eu à dire vous aurait peut-être fait changer d'idée car je ne crois pas—même s'il est vrai que cet amendement tend à modifier les mécanismes de paiement, il ne change pas nécessairement le principe qui sous-tend les modalités de paiement. Nous proposons un système plus simple et plus pratique compte tenu de la complexité de la détermination des taux et du mécanisme des paiements. Nous proposons cette suppression pour simplifier la formule, c'est tout.

Je prétends, sauf votre respect, que cet amendement ne modifie pas le principe des modalités de paiement. Il vise simplement à modifier le mécanisme et à le simplifier dans une certaine mesure.

Le président: Vous avez peut-être raison. Mais si je ne m'abuse, M. Hargrave a dit bien clairement que cet amendement était conforme à la position que vous nous avez expliquée la semaine dernière, monsieur Mazankowski, position qui est contraire au principe du projet de loi à l'étude, et vous aurez tout le loisir de discuter du principe à l'étape du rapport.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'aimerais fournir un simple renseignement et apporter une correction. Je dis que cet amendement était conforme à ce que nous avons dit plus tôt cet après-midi.

Le président: Je m'excuse. Je vous avais mal compris.

Il n'en demeure pas moins que j'ai rendu mon jugement. Cet amendement modifie l'objectif et le but du projet de loi et en assouplit les conditions. Selon l'extrait que je vous ai lu de *Beauchesne* plus tôt, il est irrecevable. J'ai pris une décision et je devrai m'y tenir à tort ou à raison.

Le président: Je pense qu'il n'y a plus d'autres amendements. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have one on line 23, page 27, Mr. Chairman. It has been circulated. I move that Clause 54.(1) of Bill C-155 be amended: (a) by striking out line 23 on page 27, and substituting the following:

... ments made or to be made to the railway companies in respect ...

(b) by striking ...

• 1735

The Chairman: Hold it. Let us take them one at a time.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): They are all the same motion.

The Chairman: They may all be written on that page as the same motion but ...

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would be delighted to bow to your wisdom.

The Chairman: It is much simpler, Mr. Reid, to follow your amendments if they are moved one at a time and we deal with them one at a time, because some members may want to vote on some of them differently from others; and it really does not make a lot of sense to try to follow an amendment in (a), (b), (c) and (d) parts.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In that case, Mr. Chairman, I will move the first one, that subclause 54(1) be amended by striking out line 23 on page 27 and substituting the following:

“ments made or to be made to the railway companies in respect”

Mr. Bockstael: The French version is here, with different lines on the other side of the page.

The Chairman: That is okay. So it is adding the words “made or to be made”. I assume it is only to make it clearer.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is correct, Mr. Chairman.

The second one I have is that subclause 54(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 25 on page 27 and substituting the following:

and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in Section 21 or any amount that has been withheld under Section 55, plus or minus any interim adjust.

The Chairman: So it would then read as follows:

“final adjustment”, in respect of any crop year, means the amount by which the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to Sections 55 and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in Section 21 or any amount that has been withheld under Section 55, plus or minus any interim adjustment in respect of that crop year, differ from the amount calculated under the definition “government commitment”.

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'ai un amendement à proposer au sujet de la ligne 39 à la page 27. Des copies en ont été distribuées. Je propose que le paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifié: a) par substitution à la ligne 39 de la page 27 de ce qui suit:

... versements faits ou à faire aux compagnies de chemin de ...

b) par suppression ...

Le président: Un instant. Je crois qu'il vaut mieux procéder un à la fois.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Mais ils figurent tous dans une seule et unique motion.

Le président: C'est peut-être le cas, mais ...

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je m'en remets à votre grande sagesse.

Le président: Il est beaucoup plus simple, monsieur Reid, de proposer les amendements un à la fois et de les étudier un à la fois, car il se peut que certains membres ne votent pas de la même façon sur tous les amendements. Il n'est donc pas très raisonnable de les étudier en bloc.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je vais donc proposer le premier amendement, monsieur le président. Je propose que le paragraphe 54.(1) soit modifié par substitution à la ligne 39 de la page 27 de ce qui suit:

«versements faits ou à faire aux compagnies de»

M. Bockstael: J'ai la version française ici. Les numéros de lignes sont différents.

Le président: Très bien. Il s'agit donc d'ajouter les mots «faits ou à faire». C'est une simple clarification.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est exact, monsieur le président.

Voici le deuxième amendement: je propose que le paragraphe 54.(1) soit modifié par substitution à la ligne 41 de la page 27 de ce qui suit:

campagne agricole, à l'exclusion de toute réduction d'un versement de l'État à une compagnie de chemin de fer visé à l'article 21 et de toute retenue visée à l'article 55 plus ou moins le rajuste.

Le président: Le paragraphe complet serait donc ainsi libellé:

«rajustement définitif» Différence entre les versements aux compagnies de chemin de fer visés aux articles 55 et 56, pour une campagne agricole, à l'exclusion de toute réduction d'un versement de l'État à une compagnie de chemin de fer visé à l'article 21 et de toute retenue visée à l'article 55, plus ou moins le rajustement provisoire pour cette campagne agricole, et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État».

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, when you read that, did you include the first amendment at line 23?

The Chairman: No, I did not. Okay. So “made or to be made”.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes.

The Chairman: All right. Is it agreed?

Mr. Neil: Would you explain the reason for the change?

The Chairman: Would you explain the reason, please.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, Mr. Chairman. What this really does is take into account the fact that there are likely to be hold-backs against the railways, or could be hold-backs against the railways, and it includes that possibility in the definition.

Mr. Hovdebo: You are guaranteeing that the railways are going to get their money.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No. There are other clauses that are supposed to do that.

I have another amendment.

The Chairman: Now, that is on page 28, is it not?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, that is correct.

Amendment agreed to.

The Chairman: You have another amendment. I do not see any more . . .

Mr. Mazankowski: Yes, we have one, Mr. Chairman. It really changes the definition somewhat. What I would propose to do is delete that particular definition, “government commitment,” and replace it with the words “government contribution to cost increases equals the difference between the total variable costs of the railways and the aggregate of the Crow benefit and producer payments,” and that would ensure that the railways would receive the full recovery of their variable costs, with the producer paying a level of payment, pursuant to Schedule II.

• 1740

The Chairman: I do not have that amendment.

Mr. Mazankowski: You have this one.

The Chairman: Is that the one you have just moved?

Mr. Mazankowski: Yes, it is a deletion and really a substitution.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you are moving that Bill C-155 be amended in Clause 54(1) in the definition “government commitment” by deleting lines 29 to 42 on page 27.

Mr. Mazankowski: Yes, and by replacing it with a new definition called “government contribution to cost increases equals the difference between the total variable costs of the railways and the aggregate of the Crow benefit and producer payments.”

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, avez-vous inclus le premier amendement à la ligne 39?

Le président: Non, en effet. Il faudrait donc ajouter «faits ou à faire».

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est cela.

Le président: Très bien. Êtes-vous d'accord?

M. Neil: Pourriez-vous expliquer les raisons de ce changement?

Le président: Pouvez-vous nous donner une explication?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, monsieur le président. Cette disposition tient compte de l'éventualité d'une retenue contre les chemins de fer.

M. Hovdebo: C'est un moyen de garantir que les chemins de fer touchent leur argent.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non. Il y a d'autres dispositions qui sont censées le faire.

J'ai un autre amendement à proposer.

Le président: Il concerne la page 28, n'est-ce pas?

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est exact.

L'amendement est adopté.

Le président: Vous avez un autre amendement? Je n'en vois pas d'autre.

M. Mazankowski: Oui, nous en avons un autre. C'est un amendement qui change un peu la définition. Je propose de remplacer la définition actuelle de «engagement financier de l'État» par ce qui suit: «engagement financier de l'État par rapport aux augmentations équivaut à la différence entre les coûts variables des compagnies de chemin de fer et la somme de la subvention du Nid-de-Corbeau et des versements aux producteurs»; cette disposition permettrait aux chemins de fer de recouvrer tous leurs coûts variables et aux producteurs d'être tributaires d'un taux conforme à l'Annexe II.

Le président: Je n'ai pas copie de cet amendement.

M. Mazankowski: Vous avez celle-ci.

Le président: L'amendement que vous venez de proposer?

M. Mazankowski: Oui; il s'agit d'une suppression, mais plutôt d'une substitution, à vrai dire.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous proposez de modifier le paragraphe 54(1) du projet de loi C-155 en supprimant la définition de «engagement financier de l'État», c'est-à-dire les lignes 16 à 29 de la page 26.

M. Mazankowski: Oui; je la remplacerais par ce qui suit: «engagement financier de l'État par rapport aux augmentations équivaut à la différence entre les coûts variables des compagnies de chemin de fer et la somme de la subvention du Nid-de-Corbeau et des versements aux producteurs».

[Texte]

The Chairman: So you are putting the two of these together in one amendment?

Mr. Mazankowski: Essentially that is what I am doing. We will have to change the line number after . . .

The Chairman: Okay, why not just take off the preamble to the second amendment?

Mr. Mazankowski: In the second amendment . . . yes, okay, fine.

The Chairman: It is moved by Mr. Mazankowski that Bill C-155 be amended in Clause 54(1) in the definition "government commitment" by deleting lines 29 to 42 on page 27 and substituting the following therefor:

Government contribution to cost increases equals the difference between the total variable costs of the railways and the aggregate of the Crow benefit and producer payments.

Would you explain this, Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: It will ensure that the railways receive full variable costs and the government contribution will be equal to the difference between the railways' variable costs, the producer payment under Schedule II, and the Crow benefit.

The Chairman: Would this not have the effect of increasing the amount of costs by the government, if it reduces . . .

Mr. Mazankowski: It does not necessarily have to.

The Chairman: But it could have.

Mr. Kroeger, would you like to take a round on that one, please, to help me understand it a little better.

Mr. Kroeger: I think Mr. Mazankowski is assuming that by deleting the payment of any contribution to constant cost to the railways, the total cost to government would be contained within what was included in the Royal reference. That is based on some projections about what would happen to costs in future years. In the case of very high cost increases to the railways, it is conceivable that their variable costs could exceed the amount included in the Royal Recommendation.

Mr. Mazankowski: In other words, it is very hypothetical.

The Chairman: I cannot make a definitive determination that it would increase the Royal Recommendation, therefore I will put it to the committee, for the committee's decision.

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

• 1745

The Chairman: We are ready, I believe, to proceed with "government share". Is "final adjustment" agreed to?

Mr. Mazankowski: On division.

Definition of "final adjustment" agreed to.

The Chairman:

[Traduction]

Le président: Il s'agit de deux démarches dans un seul et même amendement?

M. Mazankowski: Voilà essentiellement ce que je propose. Il faudra changer le numéro de la ligne . . .

Le président: D'accord; pourquoi ne changez-vous tout simplement pas le préambule au deuxième amendement?

M. Mazankowski: Le deuxième amendement . . . Oui, d'accord.

Le président: M. Mazankowski propose de modifier la définition de «engagement financier de l'État», du paragraphe 54(1) du projet de loi C-155 en supprimant les lignes 16 à 29 de la page 26 et en les remplaçant par ce qui suit:

engagement financier de l'État par rapport aux augmentations équivaut à la différence entre les coûts variables des compagnies de chemin de fer et la somme de la subvention du Nid-de-Corbeau et des versements aux producteurs.

Monsieur Mazankowski, veuillez nous donner des explications.

M. Mazankowski: Cette disposition permettra aux compagnies de chemin de fer de recouvrer tous les coûts variables et l'engagement financier de l'État équivaudra à la différence entre les coûts variables des compagnies de chemin de fer et les versements aux producteurs précisés à l'Annexe II et la subvention du Nid-de-Corbeau.

Le président: Mais cela n'aurait pas pour effet d'augmenter les coûts de l'État si cette disposition réduit . . .

M. Mazankowski: Pas nécessairement.

Le président: Mais c'est possible.

Monsieur Kroeger, aimeriez-vous poser quelques questions à ce sujet pour m'aider à mieux comprendre?

M. Kroeger: M. Mazankowski suppose qu'en supprimant l'engagement de l'État par rapport aux coûts constants des compagnies de chemin de fer, il serait possible de limiter l'engagement financier de l'État à ce qui est précisé dans la Recommandation royale. Cette supposition est fondée sur des projections de l'évolution éventuelle des coûts. Si les coûts des compagnies de chemin de fer augmentaient considérablement, on peut concevoir que leurs coûts variables dépasseraient la somme précisée dans la Recommandation royale.

M. Mazankowski: Autrement dit, c'est très hypothétique.

Le président: Je ne peux pas garantir qu'on augmenterait la somme prévue dans la Recommandation royale; je laisserai donc au Comité le soin de prendre une décision.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

Le président: Tout le monde est d'accord au sujet du «rajustement définitif»? Nous pouvons maintenant passer à «part de l'État».

M. Mazankowski: Sur division.

La définition de «rajustement définitif» est adoptée.

Le président:

[Text]

“government share of the rate of cost change”, in respect of any crop year, means the number of percentage points by which the rate of cost change for that crop year exceeds the maximum shipper share of the rate of cost change in respect of that crop year;

An hon. Member: Where are you?

Mr. Mazankowski: We are on line 43 of page 27 of the bill.

The Chairman: We are on page 27, yes . . . the last definition on the page. Is it agreed?

Mr. Neil: I have an amendment. You have it there.

The Chairman: I could have. Proceed to move your amendment, Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I would like to propose an amendment to Bill C-155: that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) in the definition “government share of the rate of cost change” by deleting lines 43 to 49 on page 27. It is somewhat similar to the previous amendment moved by Mr. Mazankowski, and I would suggest that it is in order for the same reason that you ruled the previous amendment in order.

The Chairman: Because I did not understand it? That is a good try, Mr. Neil, but it is not going to work. I understand your intent in this one very clearly. The intent of your amendment would certainly change the intent of this bill, and it is therefore out of order.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Did he delete something?

Definition of “government share of the rate of cost change” agreed to: yeas 5, nays 4.

The Chairman: We now move to page 28 . . . “interim adjustment”, in respect of any crop year . . .

On the definition of “interim adjustment”

An hon. Member: I have an amendment.

The Chairman: Wait until I get through the clause. One thing at a time, gentlemen. I understand your eagerness, but . . .

“interim adjustment”, in respect of any crop year, means the amount by which, in the opinion of the Commission based on the revised grain tonnage forecast provided by the Administrator, the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to sections 55 and 56 will differ from the amount calculated under the definition “government commitment”;

On line 5, does anybody have an amendment before line 5. Mr. Gustafson?

Mr. Gustafson: Lines 1 to 9.

The Chairman: Lines 1 to 9; yours comes first.

Mr. Gustafson: Yes. I move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) in the definition “interim adjustment” by deleting lines 1 to 9 on page 28.

[Translation]

«part de l'État dans le taux de variation des coûts, Excédent, en pourcentage, du taux de variation des coûts pendant une campagne agricole sur la part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts pendant cette campagne agricole».

Une voix: Où se trouve le texte?

Mr. Mazankowski: Il s'agit de la ligne 34 de la page 26 du projet de loi.

Le président: Il s'agit de la dernière définition au bas de la page 26. La définition est-elle adoptée?

Mr. Neil: Je propose un amendement. Vous l'avez en mains.

Le président: C'est possible. Proposez votre amendement, monsieur Neil.

Mr. Neil: Monsieur le président, je propose que la définition de «part de l'État dans le taux de variation des coûts», du paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifiée en supprimant les lignes 34 à 39 de la page 26. Cet amendement est semblable à celui que vient de proposer M. Mazankowski; j'estime qu'il est recevable, la raison de l'amendement étant la même que celle de l'amendement que l'on vient de proposer.

Le président: Parce que je n'ai pas compris? Tentative louable, monsieur Neil, mais qui ne donnera pas le résultat escompté. Je sais très bien où vous voulez en venir. Votre amendement modifierait l'esprit de ce projet de loi; il est donc irrecevable.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): A-t-il supprimé quelque chose?

La définition de «part de l'État dans le taux de variation des coûts» est adoptée par 5 voix contre 4.

Le président: Nous passons maintenant à la page 27, à la définition de «rajustement provisoire».

Des interventions au sujet du rajustement provisoire?

Une voix: Je propose un amendement.

Le président: Attendez que je lise la définition, une chose à la fois, monsieur. Vous êtes impatient, je comprends bien, mais tout de même . . .

«rajustement provisoire» Différence, de l'avis de la Commission fondé sur les prévisions quantitatives, en tonnes, révisées de l'administrateur, entre les versements aux compagnies de chemin de fer visés aux articles 55 et 56 pour une campagne agricole et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État».

Propose-t-on un amendement modifiant les cinq premières lignes; monsieur Gustafson?

Mr. Gustafson: Mon amendement modifierait les lignes 45 à 49 de la page 27 et les cinq premières lignes de la page 28.

Le président: C'est donc à vous de nous faire part de votre amendement.

Mr. Gustafson: Bon. Je propose de modifier la définition de «rajustement provisoire» du paragraphe 54.(1) du projet de loi

[Texte]

Again, this is in keeping with the general direction, the consistent pattern we have taken in protecting the producer, the primary producer. We feel, of course, that the producer is going to pay very dearly under this bill, and our amendment would keep him from that drastic situation.

The Chairman: Yes. In other words, the intent of not increasing payments to producers, and therefore, again . . .

Mr. Gustafson: Beyond what he is able to pay. If he is in a situation where he could not meet that—and as a primary producer, I can vouch for that.

The Chairman: It is in fact changing the intent of the bill, and therefore is also out of order.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I will take your cheque this year, Gustafson. I will swap you your cheque . . .

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, I was just trying to do an extra deal.

The Chairman: I know, but let us not make deals across the table with regard to the changing of money. You know about the money changers in the temple, and so on.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In that case, Mr. Chairman, I move that subclause 54.(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 5 on page 28 and substituting the following:

the Administrator, the payments made or to be made to the

This is a consequential amendment for the one that was accepted by the committee on page 27, line 23.

• 1750

The Chairman: Thank you. It is simply adding the same words to that that we added by a similar amendment to a previous definition.

Amendment agreed to.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have another amendment at line 7, Mr. Chairman.

The Chairman: Line 7; any other amendments before line 7?

An hon. Member: Page 28?

The Chairman: Page 28.

Mr. McKnight: I have an amendment at lines 1 to 9.

The Chairman: It has already been done.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I move that subclause 54.(1) of Bill C-155 be amended by striking out lines 7 on page 28 and substituting the following:

year pursuant to sections 55 and 56 without taking into account any reduction in a government payment to a railway

[Traduction]

C-155 en supprimant les lignes 45 à 49 de la page 27 et les lignes 1 à 5 de la page 28.

Cet amendement correspond à l'orientation générale que nous nous sommes donnée de protéger le producteur primaire. Bien entendu, nous croyons que ce projet de loi fera en sorte que le producteur doit payer très cher; notre amendement cherche à lui éviter une situation pénible.

Le président: Oui. Autrement dit, vous cherchez à ne pas augmenter les versements aux producteurs et, par conséquent . . .

M. Gustafson: Les augmentations ne doivent pas dépasser ce qu'il peut payer. Nous voulons lui éviter une situation où, en tant que producteur primaire, il ne pourrait pas payer.

Le président: L'amendement proposé modifierait l'esprit du projet de loi; il est donc irrecevable.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Gustafson, j'accepterai un chèque pour cette année. Je vous l'échangerai . . .

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'essayais de marchander encore un peu.

Le président: Oui, je sais; mais évitons de conclure des marchés autour de cette table. Rappelez-vous ce qui est arrivé aux vendeurs du temple.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Dans ce cas, monsieur le président, je propose que le paragraphe 54.(1) du projet de loi C-155 soit modifié par la substitution, à la ligne 48, page 27, de ce qui suit:

«ministre, entre les versements faits ou à faire aux»

C'est un amendement qui découle de celui adopté par le Comité visant les lignes 48 et 49 de la page 27.

Le président: Merci. Il s'agit tout simplement d'ajouter des mots à une définition comme nous l'avons déjà fait.

L'amendement est adopté.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je propose un autre amendement à la ligne 7 du texte anglais.

Le président: A-t-on des amendements à proposer visant les lignes 1 à 6?

Une voix: À la page 28?

Le président: À la page 28.

M. McKnight: Mon amendement vise les lignes 1 à 9 du texte anglais.

Le président: Nous l'avons déjà entendu.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je propose que le paragraphe 54(1) du projet de loi C-155 soit modifié par substitution, à la ligne 1, page 28, de ce qui suit:

«articles 55 et 56, à l'exclusion de toute réduction d'un versement de l'État à une compagnie de chemin de fer visée

[Text]

company referred to in section 21 or any amount that has been withheld under section 55 will

That is consequential on the amendment that we did on page 27, line 25.

The Chairman: Right.

Amendment agreed to.

The definition as amended agreed to.

On the definition of "maximum shipper share of the rate of cost change"

The Chairman: The next one is

"maximum shipper share of the rate of cost change" means the following first percentage points of the rate of cost change, namely:

- (a) in respect of the 1982-83 crop year, 0,
- (b) in respect of the 1983-84 crop year, 3,
- (c) in respect of the 1984-85 crop year, 3,
- (d) in respect of the 1985-86 crop year, 3, and
- (e) in respect of the 1986-87 and subsequent crop years, 6;

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have an amendment.

The Chairman: Proceed, please.

Mr. Mazankowski: This is very fundamental to this whole issue of rates. I move that Bill C-155 be amended, in Clause 54.(1) in the definition of "maximum shipper share of the rate of cost change", by deleting lines 10 to 23 on page 28.

The Chairman: You are deleting lines 10 to 23?

Mr. Mazankowski: I do not think there is any explanation required. Any additional explanation may only further assist the chairman in finding a loophole to move it out of order and make it procedurally unacceptable.

The Chairman: I do not think we will have to rule it out of order, because obviously the intent of your amendment, Mr. Mazankowski, is to ensure there will be no increase in the shipping costs to producers.

Mr. Mazankowski: That is right.

The Chairman: And that, of course, is contrary to the intent of the bill and is therefore out of order.

Are there any further amendments?

Mr. Bockstael: The NDP have one: "change means zero"—the same thing.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I would like to move an amendment that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 54.(1) by striking out lines 11 to 23 at page 28 thereof and substituting the following therefor:

change means zero.

[Translation]

à l'article 21 et de toute retenue visée à l'article 55, pour une campagne agri-»

Cet amendement découle d'un amendement précédent.

Le président: C'est exact.

L'amendement est adopté.

La définition modifiée est adoptée.

Passons maintenant à la définition de «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts».

Le président: Voici la définition:

«part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts» Pour les campagnes agricoles suivantes, les pourcentages du taux de variation des coûts indiqués en regard:

- a) 1982-1983: 0 p. 100;
- b) 1983-1984: 3 p. 100;
- c) 1984-1985: 3 p. 100;
- d) 1985-1986: 3 p. 100;
- e) 1986-1987 et suivantes: 6 p. 100.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer.

Le président: Allez-y, je vous prie.

M. Mazankowski: Il s'agit d'un amendement très important qui vise cette question des taux. Je propose que dans la définition de «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts» du paragraphe 54(1) du projet de loi C-155, les lignes 1 à 11 de la page 27 soient supprimées.

Le président: Vous supprimez les lignes 1 à 11?

M. Mazankowski: Je ne crois pas qu'une explication soit de mise. Tout renseignement supplémentaire pourrait aider le président à trouver une échappatoire, qui lui permettrait de déclarer l'amendement irrecevable.

Le président: Je ne crois pas qu'il faille le déclarer irrecevable, monsieur Mazankowski; de toute évidence, l'objet de votre amendement est d'assurer que les producteurs n'auront pas à subir une augmentation des frais d'expédition.

M. Mazankowski: C'est exact.

Le président: Bien entendu, c'est contraire à l'objet du projet de loi; l'amendement est donc irrecevable.

Veut-on proposer d'autres amendements?

M. Bockstael: Le NPD veut proposer un amendement: «par variation, on entend 0».

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je propose de modifier le paragraphe 54(1) du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, en supprimant les lignes 2 à 11 de la page 27 et en les remplaçant par ce qui suit:

de variation des coûts» Par variation, on entend 0.

[Texte]

• 1755

The intent is to continue the existing bill's inclination in (a) simply to have it apply right through.

The Chairman: It has the same effect as the one just moved by Mr. Mazankowski, as I understand it, and for the same reason would have to be ruled out of order, in that it changes the intent of the bill.

Definition of "maximum shipper share of the rate of cost change" agreed to

On the definition of "rate of cost change"

The Chairman:

"rate of cost change", in respect of any crop year, means the percentage, as determined by the Commission on the basis of grain tonnage forecasts provided by the Administrator, by which the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in that crop year differs from the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in the preceding crop year, as adjusted in respect of the 1983-84 to 1986-87 crop years so as to exclude the effect of the phasing in of the contribution to constant costs.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I have an amendment. I would move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(1) in the definition of "rate of cost change" by deleting lines 24 to 36 on page 28.

This amendment is in keeping with the principles enunciated by my friend, Mr. Mazankowski, last week. I trust you will find it in order.

The Chairman: I am afraid it has the same principle as the other amendments, which are to retain the present costs to producer, which are contrary to the intent of the bill. It therefore is out of order.

Definition of "rate of cost change" agreed to.

Clause 54.(1) as amended agreed to.

• 1800

The Chairman: The committee is adjourned until 7.30 p.m.

[Traduction]

L'objet de l'amendement est tout simplement de suivre la tendance exprimée dans a) et de l'appliquer une fois pour toutes.

Le président: Si je comprends bien, l'amendement aurait le même effet que celui que vient de proposer M. Mazankowski; encore une fois, il est irrecevable puisqu'il modifierait l'objet du projet de loi.

La définition de «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts» est adoptée.

Passons maintenant à la définition de «taux de variation des coûts».

Le président:

«taux de variation des coûts», Différence, en pourcentage, déterminée par la Commission d'après les prévisions quantitatives, en tonnes, de l'administrateur, entre le coût admissible estimatif moyen pour le mouvement d'une tonne de grain pendant une campagne agricole et pendant la campagne agricole précédente, compte tenu du rajustement appliqué aux campagnes agricoles 1983-1984 à 1986-1987 pour annuler l'effet de la contribution progressive aux coûts fixes».

M. Neil: Monsieur le président, j'ai un amendement. Je propose que la définition de «taux de variation des coûts» du paragraphe 54(1) du projet de loi C-155 soit modifiée par la suppression des lignes 6 à 17 de la page 28.

Cet amendement est conforme aux principes énoncés la semaine dernière par mon ami, M. Mazankowski. J'espère que vous l'accepterez.

Le président: Je crains qu'il ne soit fondé sur les mêmes principes que les autres amendements visant à maintenir les coûts actuels du producteur, ce qui est contraire à l'objet du projet de loi. L'amendement est donc irrecevable.

La définition de «taux de variation des coûts» est adoptée.

Le paragraphe 54(1) est adopté tel que modifié.

Le président: La séance est levée jusqu'à 19h30.

APPENDIX "TRPT-141"

Cost Change per tonne in 1985-86

Rate of cost change - 6%.

Multiplied by:

- a. the average cost of moving one tonne of grain in 1981-82, i.e. \$24.90 (Clause 54(2), page 29, line 3); plus
- b. the aggregate of cost changes per tonne in preceding years, i.e.:
 - \$2.07 for 1982-83
 - \$2.23 for 1983-84
 - \$2.11 for 1984-85

or a total of \$6.41.

Total of (a)	\$24.90
and (b)	<u>6.41</u>
	\$31.31

This total represents the cost of moving one tonne of grain in 1984-85.

The rate of cost change is applied to this total to obtain the cost of moving a tonne of grain in 1985-86, i.e.:

- cost per tonne in 1984-85	\$31.31
- cost increase of 6%	<u>1.94</u>
- cost per tonne in 1985-86	\$33.25

APPENDIX "TRPT-142"

Illustrative Sequence of Cost Increases *

In 1981-82, total eligible costs were \$803.7 million. Shipments were 31.1 million tonnes, so the cost per tonne was \$25.84. Producers paid \$152.1 million, or an average rate of \$4.89 per tonne.

1982-83

Assume a rate of cost change of 8%. The cost per tonne in 82-83 would be $\$25.84 + \$2.07 = \$27.91$. The entire \$2.07 increase would be paid by the government.

1983-84

In 1983-84, if the rate of cost change were 8%, the cost per tonne would increase by \$2.23, to a total of \$30.14 which is the total of $\$25.84 + \2.07 (cost change for 82-83) + $\$2.23$ (cost change for 83-84).

The producer would pay the first three percentage points of the cost increase; the government would pay the balance. The producer would therefore pay $3/8$ of the \$2.23 increase, or \$.84. The government would pay the remaining \$1.39.

* For the sake of simplifying the example, the calculations do not take account of the phasing-in of the contribution to constant costs.

1984-85

In 1984-85, if the rate of cost change were 7%, the cost per tonne would increase by \$2.10, to a total of \$32.25 which is the total of \$25.84 (deemed 81-82 average cost) + \$2.07 + \$2.23 + \$2.10.

The producer share would be $\frac{3}{7}$ of \$2.10, or \$.90. The government share would be $\frac{4}{7}$, or \$1.20.

1985-86

In 1985-86, if the rate of cost change were 6%, the cost per tonne would increase by \$1.94, to a total of \$34.18 which is the total of \$25.84 (deemed 81-82 average cost) + \$2.07 + \$2.23 + \$1.94.

The producer share would be $\frac{3}{6}$ of \$1.94, or \$.97. The government share would be $\frac{3}{6}$, or \$.97.

APPENDICE "TRPT-141"

VARIATION DU COÛT PAR TONNE EN 1985-1986

Taux de variation du coût: 6%

Multiplié par la somme des éléments suivants:

- a) le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain en 1981-1982, soit 24,90 \$ (paragraphe 2 de l'article 54, page __, ligne __);
- b) le total des variations du coût par tonne des campagnes précédentes, soit 6,41 \$, somme des montants suivants:
 - 2,07 \$ pour 1982-1983
 - 2,23 \$ pour 1983-1984
 - 2,11 \$ pour 1984-1985

Somme de a) 24,90 \$
et de b) 6,41
31,31 \$

Cette somme représente le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1984-1985.

Le taux de variation du coût est multiplié par cette somme pour obtenir le coût du mouvement d'une tonne de grain en 1985-1986:

- coût par tonne en 1984-1985	31,31 \$
- augmentation de coût de 6%	<u>1,94</u>
- coût par tonne en 1985-1986	33,25 \$

APPENDICE "TRPT-142"

EXEMPLE D'UNE SUITE D'AUGMENTATIONS DES COÛTS*

En 1981-1982, le total des coûts admissibles s'élevait à 303,7 millions de dollars. Les envois ayant atteint 31,1 millions de tonnes, le coût a donc été de 5,84 \$ la tonne. Les producteurs ont payé 152,1 millions de dollars, soit un taux moyen de 4,89 \$ la tonne.

1982-1983

Supposons un pourcentage d'accroissement des coûts de 8 %. En 1982-1983, le coût par tonne serait de: 5,84 \$ + 2,07 \$ = 7,91 \$. Toute augmentation de 2,07 \$ serait supportée par l'État.

1983-1984

En 1983-1984, si le pourcentage d'accroissement des coûts était de 8 %, le coût par tonne augmenterait de 2,23 \$ et passerait à 30,14 \$, total des montants suivants: 5,84 \$ + 2,07 \$ (accroissement du coût pour 1982-1983) + 2,23 \$ (accroissement du coût pour 1983-1984).

Le producteur supporterait trois points du pourcentage d'accroissement des coûts, et l'État, le reste. Le producteur paierait donc 3/8 de l'augmentation de 2,23 \$, soit 0,84 \$. L'État paierait le solde, 1,39 \$.

1984-1985

En 1984-1985, si le pourcentage d'accroissement des coûts était de 7 %, le coût par tonne augmenterait de 2,10 \$ pour atteindre au total 32,25 \$, somme des montants suivants: 5,84 \$ (coût moyen supposé pour 1981-1982) + 2,07 \$ + 2,23 \$ + 2,10 \$.

La part des producteurs serait égale à 3/7 de 2,10 \$, soit à 0,90 \$. Celle de l'État serait égale à 4/7, soit à 1,20 \$.

1985-1986

En 1985-1986, si le pourcentage d'accroissement des coûts était de 6 %, le coût par tonne augmenterait de 1,94 \$ pour atteindre au total 34,18 \$, somme des montants suivants: 5,84 \$ (coût moyen supposé pour 1981-1982) + 2,07 \$ + 2,23 \$ + 2,10 \$ + 1,94 \$.

La part de l'État serait égale à 3/6 de 1,94 \$, soit à 0,97 \$. Celle de l'État serait égale à 3/6, soit à 0,97 \$.u

* Afin que l'exemple soit simple à comprendre, les calculs ne tiennent pas compte de la contribution progressive aux coûts fixes.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du ministère d'État du développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 139

Monday, September 19, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 139

Le lundi 19 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

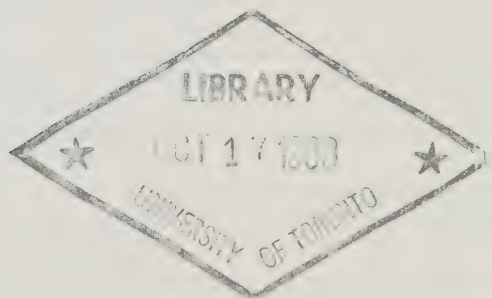
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Vic Althouse
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Stan Hovdebo
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, SEPTEMBER 19, 1983
(207)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski and McKnight.

Alternates present: Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Hargrave, Hovdebo, Neil and Tessier.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 54.

Mr. McKnight moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 37 to 49, on page 28, and by deleting lines 1 to 4, on page 29.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It seems to me, Mr. McKnight, that what you are doing is removing from the bill the limit on the government's costs share of moving the grain, and would therefore be adding significantly to the amounts of money that would have to be spent by the government, and consequently going beyond the Royal Recommendation, which, as I suspect you had some idea, would make your amendment out of order, and I so rule.

Mr. Althouse moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 39 to 49, on page 28, and lines 1 to 4, on page 29, and substituting the following therefor:

“subsection (1), the average cost of moving one tonne of grain shall exclude a contribution to constant costs”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

The question being put on subclause 54(2), it was agreed to.

Mr. Gustafson, moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 5 to 14, on page 29.

Mr. Althouse moved an amendment to the amendment by adding:

“and that the subsequent subclause be renumbered accordingly”

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 19 SEPTEMBRE 1983
(207)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski et McKnight.

Substituts présents: M^{me} Côté, MM. Gustafson, Hargrave, Hovdebo, Neil et Tessier.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherches, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 54.

M. McKnight propose,—Que l'article 54 soit modifié par la suppression des lignes 30 à 42, de la page 28, et des lignes 1 à 4, de la page 29.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il me semble, monsieur McKnight, que vous tentez effectivement de supprimer du projet de loi la limite sur le partage des coûts du gouvernement se rapportant aux mouvements du grain, ce qui, en conséquence, augmenterait considérablement les sommes que devrait dépenser le gouvernement; aussi votre proposition va-t-elle au delà de la Recommandation royale qui, vous vous en doutez probablement, rend votre amendement irrecevable. Ma décision va donc en ce sens.

M. Althouse propose,—Que l'article 54 soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 42, page 28, et aux lignes 1 à 4, page 29, de ce qui suit:

«paragraphe (1), le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain exclut une contribution aux coûts fixes.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

Le paragraphe (2) de l'article 54, mis aux voix, est adopté.

M. Gustafson propose,—Que l'article 54 soit modifié par suppression des lignes 5 à 14, page 29.

M. Althouse propose un sous-amendement voulant qu'on ajoute:

«et que le paragraphe suivant soit renuméroté en conséquence»

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, as amended, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on subclause 54(3), it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

Mr. Hargrave moved,—That Clause 54 be amended by deleting lines 15 to 25, on page 29.

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on subclause 54(4), it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

And the question being put on Clause 54, as amended, it was allowed to stand.

On Clause 55.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 55 be amended by deleting lines 26 to 33, on page 29, and substituting the following therefor:

“55. (1) Subject to any regulations promulgated by the Governor in Council pursuant to Section 58 and subject to Section 21 and subsections 55(2) and (3), the Minister shall, in respect of the 1983-84 and subsequent crop years pay to the railway companies the Crow Benefit plus the government contribution to cost increases.”

And debate arising thereon;

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser and the witnesses, answered questions.

At 10:04 o'clock p.m., The Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, September 20, 1983.

Ledit sous-amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Après débat, ledit amendement proposé et modifié, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

Le paragraphe (3) de l'article 54, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

M. Hargrave propose,—Que l'article 54 soit modifié par suppression des lignes 15 à 24, page 29.

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

Le paragraphe (4) de l'article 54, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

L'article 54 modifié, mis aux voix, est réservé.

Article 55.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 55 soit modifié par la suppression du paragraphe 55(1), à la page 29, et son remplacement par ce qui suit:

«55. (1) Sous réserve des règlements promulgués par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 58, et sous réserve des dispositions de l'article 21 et des paragraphes 55(2) et (3), le ministre verse aux compagnies de chemin de fer, pour la campagne agricole 1983-1984 et les suivantes, la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts.»

Le débat s'engage par la suite;

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 22h04, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 20 septembre 1983, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, September 19, 1983

• 1941

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 54.

Before I go to those clauses and before I recognize Mr. Flis, during the afternoon sitting Mr. Mazankowski asked me a question with regard to the tabling of proposed amendments to the new clause that the government has stated through the former minister that it will be proposing at report stage. He also asked a question with regard to the review process amendments that the present minister said he would be prepared to introduce at report stage. Mr. Mazankowski asked me whether or not, since they are not part of the bill, he could table his amendments within the 48-hour period, if I remember correctly. I have sought some advice on that and the advice I am giving and which I will pass on to members of the committee is that if they have amendments pertaining to those portions of the bill which will become part of the bill, when the appropriate amendment to the Royal Recommendation is brought in, it is quite proper for them to table those amendments during the 48-hour notice period.

• 1945

While they are not part of the bill, we have been told they will introduced as part of the bill.

I remind you that the amendments you put forward are not made public in the Journals until six o'clock of the day that the bill is called before the House, and therefore by that time the bill will be before the House. Nobody can rule on the amendments before they are brought to the floor of the House, so it is quite in order for you to give notice at that time and you will not then miss the opportunity to present your amendments. I hope that answers your question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. That certainly does clarify it and I appreciate your taking the time to bring down a ruling on it, because it will certainly help us in further deliberations.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: When does the 48-hour period start?

The Chairman: The 48-hour period starts when the report is tabled in the House.

Mr. Hovdebo: From the time the report is tabled?

The Chairman: Yes. So if the report is tabled on Monday, the 48-hour period is up on Wednesday.

Mr. Althouse: And if it is Friday?

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 19 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, et nous en sommes à l'article 54.

Avant de passer à l'étude de ces articles et de céder la parole à M. Flis, je voudrais vous rappeler qu'au cours de la séance de l'après-midi, M. Mazankowski, m'a posé une question au sujet de la présentation d'amendements au nouvel article que le gouvernement s'est dit, par la bouche de l'ancien ministre, disposé à présenter à l'étape du rapport. Il a également posé une question au sujet des amendements portant sur le processus de révision que le ministre actuel s'est dit disposé à présenter à l'étape du rapport. M. Mazankowski m'a demandé, puisque ces dispositions ne font pas actuellement partie du projet de loi, s'il pouvait ou non déposer ses amendements pendant le délai des 48 heures, si j'ai bonne mémoire. Je me suis renseigné à ce sujet, et on m'a répondu que si les membres du Comité ont des amendements portant sur les dispositions qui feront partie du projet de loi, une fois l'amendement approprié apporté à la Recommandation royale, il est tout à fait conforme au règlement de déposer ces amendements au cours de la période d'avis de 48 heures.

Bien que ces dispositions ne fassent pas partie du projet de loi, on nous a dit qu'elles lui seront incorporées.

Je tiens à vous rappeler que les amendements que vous proposerez ne seront pas publiés dans les procès-verbaux, avant 18h00, le jour d'étude du projet de loi à la Chambre, c'est-à-dire lorsque la Chambre en sera saisie. Personne ne peut statuer sur ces amendements avant qu'ils ne soient déposés à la Chambre, donc il est parfaitement acceptable que vous donniez avis à ce moment-là évitant ainsi de perdre la possibilité de les présenter. J'espère que cela répond à votre question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Votre réponse me donne certainement les précisions nécessaires et je vous suis reconnaissant d'avoir pris le temps de nous donner une décision à ce sujet, car cela nous aidera certainement au cours de nos délibérations.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Quand les 48 heures commencent-ils à courir?

Le président: Les 48 heures commencent à compter à partir du moment où le rapport est déposé à la Chambre.

M. Hovdebo: À compter du moment où le rapport est déposé?

Le président: Oui. Ainsi si le rapport est déposé le lundi, la période de 48 heures se termine le mercredi.

M. Althouse: Et si c'est le vendredi?

[Text]

The Chairman: If it is tabled on Friday, the 48-hour period is considered to be up on Tuesday.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, my point of order is with regard to comments made by Mr. Mayer last week when we were sitting here until 11.30 p.m. or midnight. His comments really concerned me personally and members on this side of the table. Therefore, Mr. Chairman, if you will allow me, the messenger has a little gift to take over to Mr. Mayer. We insist, Mr. Chairman, that he open it before the committee.

The Chairman: I am not sure how that fits in a point of order, but I will rule on that when I see the contents.

Mr. Flis: Open it, Charles.

An hon. Member: It is talcum powder.

The Chairman: That is truly out of order.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, what is the saying, beware of Greeks bearing gifts? I do not know whether I should beware of Poles bearing gifts, but anyway, thank you very much. Shall I open it?

The Chairman: I think you had better.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: Seeing the contents of the package, I rule it quite in order.

An hon. Member: And you probably would like to borrow some.

Mr. Mayer: That was very thoughtful of you.

The Chairman: I wonder what will happen next?

We are now prepared to begin Clause 54.(2) on page 28 of the bill:

(2) For the purposes of paragraph (a) of the definition "cost change per tonne" in subsection (1), the average cost of moving one tonne of grain in the 1981-83 crop year is deemed to be equal to the following amounts, taking into account the phased-in contribution to constant costs, namely,

- (a) in respect of the 1982-83 crop year, \$22.11,
- (b) in respect of the 1983-84 crop year, \$23.04
- (c) in respect of the 1984-85 crop year, \$23.97,
- (d) in respect of the 1985-86 crop year, \$24.90,
- (e) in respect of the 1986-87 and subsequent crop years, \$25.84.

Mr. McKnight: I have an amendment, Mr. Chairman; I have had it distributed to members of the committee.

• 1950

I would move, Mr. Chairman, that Bill C-155 be amended in Clause 54.(2) by deleting on page 28 lines 37 to 49, and by

[Translation]

Le président: Si le rapport est déposé le vendredi, c'est le mardi qu'on jugera terminée la période de 48 heures.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, mon rappel au Règlement porte sur les remarques formulées par M. Mayer la semaine dernière, lorsque nous siégeons ici jusqu'à 23h30 ou minuit. Ses remarques me visaient personnellement en réalité ainsi que les autres députés de ce côté-ci de la table. Par conséquent, monsieur le président, si vous voulez bien me le permettre, le messenger a un petit cadeau à remettre à M. Mayer. Nous insistons, monsieur le président, pour que M. Mayer l'ouvre devant le Comité.

Le président: Je ne sais pas au juste comment on peut considérer là comme un rappel au Règlement, mais je déciderai lorsque j'aurai vu le contenu du paquet, je statuerai.

M. Flis: Ouvrez-le, Charles.

Une voix: C'est de la poudre de talc.

Le président: Alors c'est vraiment irrecevable.

M. Mayer: Monsieur le président, ne dit-on pas: attention aux Grecs porteurs de cadeau? Je ne sais pas si je dois également me méfier des Polonais porteurs de cadeaux, mais quoi qu'il en soit, merci beaucoup. Dois-je l'ouvrir?

Le président: Cela vaudrait mieux, je crois.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Après avoir vu ce que c'est, je décrète que c'est tout à fait recevable.

Une voix: Et vous voudrez probablement en emprunter.

M. Mayer: C'est très délicat de votre part.

Le président: Qu'est-ce qui nous attend encore?

Nous sommes maintenant prêts à commencer l'étude du paragraphe (2) de l'article 54 à la page 28 du projet de loi:

(2) Pour l'application de l'alinéa (a) de la définition «variation des coûts par tonne» au paragraphe (1), le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain pendant la campagne agricole 1981-1982 est réputé égal, compte tenu de la contribution progressive aux coûts fixes:

- a) pour la campagne agricole 1982-1983, à 22.11 dollars,
- b) pour la campagne agricole 1983-1984, à 23.04 dollars;
- c) pour la campagne agricole 1984-1985, à 23.97 dollars;
- d) pour la campagne agricole 1985-1986, à 24.90 dollars;
- e) pour les campagnes agricoles 1986-1987 et suivantes, à 25.84 dollars.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer, amendement que j'ai fait distribuer aux membres du Comité.

Je propose que le paragraphe 54.(2) du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 30 à 42 de la page 28

[Texte]

deleting on page 29 lines 1 to 4. The rationale, Mr. Chairman, is the same that was used by the government in removing . . . starting at line 9 on page 27, which you found in order. I think we could continue on that same thought.

The Chairman: Lines 37 to 49 on page 28, and lines 1 to 4.

Mr. McKnight: And if you could, Mr. Chairman, you could refer to the government amendment on page 27, starting at line 9, where the paragraph was removed.

The Chairman: I do not have a copy.

Mr. McKnight: I am sorry. I had it translated and distributed, Mr. Chairman, before supper. I think Mr. Flis has a copy there.

The Chairman: Here it is. Now, for my benefit, Mr. McKnight, would you repeat your . . . ?

Mr. McKnight: Well, the rationale is the same as used by the government on page 27, starting at line 9, where they removed that paragraph.

The Chairman: I am afraid I do not follow the logic. It seems to me your amendment relates to the cost change per tonne, whereas the one I ruled in order refers to the estimated cumulative government share of the cost change.

Mr. McKnight: Oh, I forgot.

The Chairman: Well, it was a good try.

An hon. Member: You have your quorum now, anyway.

The Chairman: I had not even noticed that, to be honest with you, but that is not my responsibility.

It seems to me, Mr. McKnight, that what you are doing is removing from the bill the limit on the government's cost share of moving the grain. It would therefore be adding significantly to the amounts of money that would have to be spent by the government, and consequently going beyond the royal recommendation, which, as I suspect you had some idea, would make your amendment out of order—and I so rule.

Mr. McKnight: Well, I can accept that, Mr. Chairman.

The Chairman: Now, I have no further notice of amendments.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes, we have one on that subclause.

The Chairman: Which number?

Mr. Althouse: Our motion number 53, which was circulated some days ago.

The Chairman: Yes.

Mr. Althouse: It reads that Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and

[Traduction]

et des lignes 1 à 4 de la page 29. Monsieur le président, s'applique ici la même raison que celle avancée par le gouvernement lorsqu'il a proposé de supprimer toutes les lignes en commençant par la ligne 9 à la page 27 de la version anglaise, ce que vous avez jugé recevable. Nous pensons continuer sur cette même lancée.

Le président: Vous voulez parler des lignes 30 à 42 de la page 28 et des lignes 1 à 4 de la page 29.

M. McKnight: Monsieur le président, vous pourriez également vous reporter à l'amendement proposé par le gouvernement, qui commence à la ligne 9 de la page 27, là où le paragraphe a été supprimé.

Le président: Je ne l'ai pas.

M. McKnight: Excusez-moi. Je l'ai fait traduire et distribuer, monsieur le président, avant le dîner. Je crois que M. Flis en a une copie ici.

Le président: La voilà. Monsieur McKnight, voudriez-vous alors répéter votre . . .

M. McKnight: Bien, la même raison que celle avancée par le gouvernement à la page 27, à partir de la ligne 9, là où ce paragraphe a été supprimé, s'applique ici.

Le président: Je crains de ne pas comprendre. Il me semble que votre amendement porte sur les variations de coût par tonne, alors que celui que j'ai déclaré recevable portait sur la part cumulative approximative des variations du coût, qui serait prise en charge par le gouvernement.

M. McKnight: Oh, excusez-moi.

Le président: Au moins, vous avez essayé.

Une voix: Vous avez votre quorum maintenant, de toute façon.

Le président: Pour être très franc, je ne l'avais même pas remarqué, mais je n'en suis pas responsable.

Il me semble, monsieur McKnight, que vous supprimez du projet de loi le plafonnement de la part du coût de transport des céréales prise en charge par le gouvernement. Par conséquent, votre amendement aurait pour conséquence d'augmenter de façon importante les sommes d'argent à verser par le gouvernement, ce qui dépasse la portée de la recommandation royale et rend, comme vous vous en doutez, votre amendement irrecevable. Telle est ma décision.

M. McKnight: J'accepte cela, monsieur le président.

Le président: Apparemment, aucun autre amendement n'a été déposé.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'en ai un portant sur ce paragraphe.

Le président: Quel numéro?

M. Althouse: Il s'agit de notre motion portant le numéro 53, motion qui a été distribuée il y a quelques jours.

Le président: En effet.

M. Althouse: Il est donc proposé que l'article 54 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la

[Text]

to amend certain acts in consequence thereof, be amended in Clause 54 by striking out lines 39 to 49 at page 28 thereof and lines 1 to 4 at page 29 thereof and substituting the following therefor: "subsection (1), the average cost of moving one tonne of grain shall exclude a contribution to constant costs".

The Chairman: Do you wish to speak to it, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes.

• 1955

The numbers that we have written into the bill now apparently do include some contribution to constant costs as they build into the time period. I think it has been discussed fairly often that the contribution to constant costs is not particularly in the interest of the grain producers, and perhaps not in the best interest of the railroads either. We, therefore, think this should be written into the bill rather than an estimate of what those costs should be, which is what we have here with the numbers that have been written into the bill as it stands at the moment.

The Chairman: Again, I am having some procedural difficulties.

Mr. Althouse: One other thing, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Althouse: I do not know if it is going to help or speed up your ruling, but this concept is apparently not one that economists argue violently with. In fact, Carl Snavely himself did not include any contribution to constant costs in his first two studies, and only did so at the insistence of the government on the last one. I think it is a very good economic concept and should be kept in this bill.

The Chairman: I have no problem with it on the basis of the Royal recommendation, I might add, because it would have the effect of reducing rather than increasing the government's contribution. That is in order. I would like to ask Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre what it does to the intent of the bill.

Mr. Kroeger: The intent of the bill was to provide the railways with adequate compensation for moving grain, and adequate was defined as something more than just covering their out-of-pocket costs.

The Chairman: Because it does not exceed the Royal recommendation, even though I have some doubts about the admissibility of the amendment on the basis of its intent, I will, however, allow the amendment to be put and the committee to dispose of it.

The question is upon Mr. Althouse's amendment that Bill C-155 be amended in Clause 54(2) by striking out lines 39 to 49 on page 28 thereof, and lines 1 to 4 at page 29 thereof, and substituting the following therefor:

subsection (1) the average cost of moving one tonne of grain shall exclude the contribution to constant costs.

Mr. Hovdebo.

[Translation]

manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 42, page 28, et aux lignes 1 à 4, page 29, de ce qui suit: «paragraphe (1), le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain exclut une contribution aux coûts fixes».

Le président: Voulez-vous en discuter, monsieur Althouse?

M. Althouse: Oui.

Tel qu'il est libellé, le projet de loi prévoit une contribution aux coûts fixes qui s'accumuleront. Je pense qu'on a assez souvent dit que cette contribution aux coûts fixes ne favorisait pas tellement les producteurs de céréales, pas plus d'ailleurs que les compagnies ferroviaires. Par conséquent, nous pensons que ce chiffre devrait être inscrit dans le projet de loi et ne pas être simplement un chiffre approximatif comme c'est le cas pour le moment puisque ces chiffres sont inscrits dans le projet de loi tel qu'il est libellé actuellement.

Le président: Une fois de plus se posent quelques difficultés sur le plan de la procédure.

M. Althouse: Une autre chose, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Althouse: Je ne sais pas si cela aura un effet quelconque sur votre décision, mais ce concept ne reçoit apparemment pas l'aval de nombreux économistes. En fait, Carl Snavely lui-même n'avait prévu aucune contribution aux coûts fixes dans ses deux premières études, il ne l'a fait lors de sa dernière étude que sur l'insistance du gouvernement. Je pense qu'il s'agit là d'un concept économique très sain qui devrait demeurer dans le corps du projet de loi.

Le président: Cela ne me pose aucune difficulté pour ce qui est de la recommandation royale puisque votre amendement aurait pour effet de réduire et non d'augmenter la contribution du gouvernement. C'est tout à fait possible. Mais je voudrais maintenant demander soit à M. Kroeger soit à M. Lefebvre de nous dire si l'objectif du projet de loi en est modifié.

M. Kroeger: Ce projet de loi avait pour objectif de fournir une compensation suffisante aux compagnies ferroviaires pour le transport des céréales et le mot «suffisante» a été défini comme étant une somme supérieure à leurs simples coûts d'exploitation.

Le président: Puisque cet amendement ne va pas à l'encontre de la recommandation royale, bien que j'aie des réserves quant à sa recevabilité, je vais le mettre cependant aux voix, et le Comité pourra en juger.

Je mets donc aux voix l'amendement proposé par M. Althouse portant que le paragraphe 54(2) du bill C-155 soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 42, page 28 et aux lignes 1 à 4 pages 29, de ce qui suit:

(1), le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain exclut une contribution aux coûts fixes.

Monsieur Hovdebo.

[Texte]

Mr. Hovdebo: I think there are a couple of other points that should be brought forward before we vote on this motion. First of all, it is impossible to apportion constant costs between the traffic that the railway . . . What this is doing, as the economist who appeared before us said, is providing a greater portion of those constant costs to the movement of grain than to any other traffic they had.

Secondly, a lot of constant costs are difficult and impossible to separate from the long-term variable costs, and they are already included. So we have here an attempt to double the amount of money that the railway is going to get from constant costs. They are getting it from more than one place. And consequently, it would be much easier to eliminate them and put them all into the variable costs.

• 2000

The Chairman: Thank you. The question then is upon the amendment as read.

Amendment negatived.

Clause 54.(2) agreed to.

The Chairman: I call Clause 54.(3).

Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: In keeping with the amendment of Clause 35, I move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(3) by deleting on page 29 lines 5 to 14.

The Chairman: It is the same motion that we had before, really, deleting a part of the bill that provides for . . .

Mr. Gustafson: I think, Mr. Chairman, it is important to note that we are consistent; in other words, we tried. We thought we had put forth an amendment that was certainly in the best interests of the country, the farmers, the railroads, and everyone. You apparently do not see it that way.

The Chairman: Unless somebody else wishes to speak to it before I rule . . . yes, I thought you might, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I would like a question to the witnesses or the experts here. Are we correct in interpreting this clause to mean that while the government's share of the freight rate would constantly be reduced, the farmer's share of the rate remains constant, even if railway costs decline? Would not the doing away with this amendment simply reduce the share paid by the farmers as well as government shares as costs decline?

This whole bill is predicated on the assumption that volumes will increase. I think what we were told is that as they increase the per unit cost would in fact be reduced somewhat, as far as the constant component of those costs are concerned; they would be shared by more tonnes, so the per unit cost would be reduced. As we read the bill, the farmer's share will continue to be on the increase, and he does not get to share in any of

[Traduction]

M. Hovdebo: Je crois que d'autres questions se posent avant de voter sur cette motion. Tout d'abord, il est impossible d'attribuer la part des coûts fixes entre le transport que les compagnies ferroviaires . . . Comme nous l'a dit l'économiste qui a comparu devant nous, cela a pour effet d'attribuer une part plus importante de ces coûts fixes au transport des grains plutôt qu'au transport de n'importe quelle autre denrée.

Deuxièmement, une part importante des coûts fixes ne peut être dissociée des coûts variables à long terme, et ceux-ci y sont déjà inclus. Cela aurait donc pour effet de doubler le montant d'argent que vont obtenir les compagnies de chemin de fer des coûts fixes. C'est-à-dire qu'elles touchent deux fois. Par conséquent, il serait beaucoup plus facile de les supprimer et de les intégrer aux coûts variables.

Le président: Merci. Il s'agit de voter au sujet de l'amendement tel qu'il a été lu.

L'amendement est rejeté.

L'article 54(2) est adopté.

Le président: Je mets en délibération l'article 54(3).

Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Pour tenir compte de l'amendement apporté à l'article 35, je propose que l'on modifie l'article 54(3) du projet de loi C-155 en supprimant à la page 29 les lignes 5 à 14.

Le président: Ne s'agit-il pas de la motion, présentée auparavant, qui supprime une partie du bill prévoyant . . .

M. Gustafson: Je crois, monsieur le président, qu'il est important de remarquer que nous sommes logiques; en d'autres termes nous essayons. Nous pensions avoir présenté un amendement qui très certainement répondait le mieux aux intérêts du pays, des cultivateurs, des chemins de fer et de tous. Apparemment vous n'avez pas la même opinion que nous à ce sujet.

Le président: À moins que quelqu'un d'autre veuille en discuter avant que je prenne une décision . . . oui, je pensais bien que vous voudriez parler, monsieur Althouse.

M. Althouse: J'aimerais poser une question aux témoins ou aux experts qui se trouvent ici. Est-il exact, comme nous le pensons, que, selon cet article, alors que la part payée par l'État dans les tarifs de fret diminuerait continuellement, la part que verseraient les cultivateurs resterait elle la même, même si les frais encourus par les chemins de fer devaient diminuer? Est-ce que cet amendement aboutirait simplement à réduire, au cas où les frais diminueraient, la part des agriculteurs comme celle de l'État?

Tout ce bill repose sur l'hypothèse que les volumes vont augmenter. Pourtant, on nous a dit, je crois, qu'au fur et à mesure que l'élément constant de ces coûts augmenterait, les frais par unité diminueraient, car ils seraient répartis sur un plus grand nombre de tonnes. D'après notre interprétation du projet de loi, la part du cultivateur continuerait à augmenter et il ne profiterait aucunement de cette diminution des frais réels.

[Text]

these declines in real cost. So we would support just pulling this one out. I think it would be more fair and equitable that way.

Mr. Kroeger: I think what would happen is that the producer's share, the producer amount, would remain constant and the government amount would decline in any year in which the rate of cost change was negative.

• 2005

I must add that the idea of having even one year in which the rate of cost change is negative seemed a sufficiently remote contingency. I do not know whether we focused on what would happen if you had five successive years in which cost declined every year, but I think it would be as I have described. If you had deflation, if I could put it that way, for enough years, you would eventually be back down to the payment by the government of the Crow benefit, and that is fixed. The cumulative share of cost change is variable; the Crow benefit is not. So I would think if you had a number of years of declining cost indices, once you are back down to Crow, then the government contribution would remain constant.

Mr. Althouse: Except that we established a couple of nights ago, I believe, that if the farmer response was then to produce less, the government share does not in fact remain constant. I believe we had an example the other night where in fact the government share was reduced by as much as 200 million tonnes just by going down to something like 18 or 20 or ...

Mr. Kroeger: Once the producer contribution goes back down to the level of the Crow rate, at that point it is true the government's payments could start to decline even below the \$651 million level specified by the Crow benefit. But only if the producer got back down to Crow would that come about.

If it did not happen in the first couple of years, it is quite unlikely it would ever happen at all, because the producer share would be building up to something substantially in excess of Crow. The forecast of double Crow by 1985 is familiar, so rather quickly you would have a substantial cushion above and beyond the Crow, which would have to be eroded before the producers' contribution was stabilized and the government contribution started to decline.

Mr. Althouse: So the effect of this amendment would, you say, only be there for the first four or five years?

Mr. Kroeger: No, this amendment could be relevant at any time, although, given past experience, the probability of costs declining in any year as compared to the preceding year is not very great. It could happen but it is a rather ... This is one piece of the bill that addresses the more far-out possibilities that could arise.

[Translation]

Nous serions donc en faveur de retirer cette disposition, car je crois que ce serait une façon plus juste d'agir.

M. Kroeger: Ce qui se produirait, à mon avis, c'est que la part du producteur resterait la même, mais la part du gouvernement diminuerait l'année où le taux des frais diminuerait lui aussi.

Je dois dire que même cette possibilité qu'il y ait une année où le taux de changement des frais soit négatif me paraît extrêmement improbable. Je ne sais pas si nous avons songé à ce qui se produirait si, au cours de cinq années successives, les frais diminuaient, mais je crois qu'alors la situation serait celle que j'ai indiquée. Si vous aviez une déflation, si je puis dire, pendant suffisamment d'années, nous reviendrions à la situation où le gouvernement paie la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau, qui est fixe. La part totale de cette variation des frais est variable, alors que la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau ne l'est pas. Donc je crois que si pendant un certain nombre d'années l'indice des coûts diminuait, une fois que vous en seriez arrivé au niveau du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, la contribution du gouvernement resterait constante.

M. Althouse: Sauf que nous avons établi, il y a deux jours, que si l'agriculteur réagissait en diminuant sa production, la part du gouvernement ne resterait pas en fait la même. L'autre soir, nous avons eu un exemple où la part du gouvernement était réduite d'au moins 200 millions de tonnes lorsqu'on arrivait à 18 ou 20 ...

M. Kroeger: Une fois que la contribution du producteur diminue pour atteindre le niveau du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, il n'y a pas de doute qu'à ce stade les paiements du gouvernement pourraient commencer à diminuer et arriver même en-dessous du niveau de 651 millions de dollars, qui est prévu par la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau. Mais cette situation ne se produirait que si le producteur revenait au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Si cette situation ne se produit pas dans les premières années il est fort peu probable qu'elle se produira jamais. Car la part du producteur atteindrait un montant qui serait beaucoup au-dessus de la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau. Selon les prédictions, en 1985 ce montant serait le double de la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau, par conséquent vous en arriverez rapidement à avoir une importante marge dépassant le niveau du Pas du Nid-de-Corbeau, qui devrait diminuer avant que la contribution des producteurs se stabilise et que celle de l'État commence à diminuer.

M. Althouse: Donc les répercussions de cet amendement ne seront valables que pour les quatre ou cinq premières années?

M. Kroeger: Non, cet amendement sera toujours valable, mais compte tenu de ce qui s'est passé auparavant, il n'y a pas grand chance pour que les coûts diminuent d'une année à l'autre. Ce n'est pas impossible, mais c'est plutôt ... C'est donc une disposition qui concerne des possibilités fort éloignées.

[Texte]

Mr. Althouse: Have you done a study showing the probability of declines in cost? It seems to me some of the long-term economic history projections seem to indicate that you have fairly long periods of inflation followed by almost equally long periods of deflation. Has there been any studies by the Department of Transport into the probability of this sort of thing being out there? I know some of the grain companies have done work showing the variability of export volumes from year to year and there is quite a variation there. But it is not always up. It is also down. Has there been anything done in terms of what the probabilities may be? Have you had anybody do any of that kind of work?

Mr. Kroeger: We have done some retrospectives on what has happened to railway costs in recent decades. I am not sure about the evidence from Mr. Althouse's proposition that you get periods of rising costs and then almost equally long periods of declining costs. It is true that in the extreme situation of the 1930s costs did decline . . . wages went down; prices went down for a few years in the 1930s. But I would have thought a retrospective through the century would show a more or less steady increase with some plateaus and the odd dip downwards, but not much more than the odd dip. Certainly in the past 20 years railway costs have increased at an average rate—and this is net of productivity increases—of 6% a year. To my knowledge there has never been a decline in railway costs from one year to the next in the past two decades.

• 2010

Mr. Althouse: So this one that we have estimated at 4.2 is . . .

Mr. Kroeger: It is below average.

Mr. Althouse: —sort of a big change or a turnaround.

Mr. Kroeger: Well, the change in the price of fuel might be one important factor in that, combined with the fact that the railway unions were brought under the six and five program by the legislation. That could have helped to constrain their costs. Then if some of the others declined you would have gotten the 4.2 increase that Dr. Heads referred to.

Mr. Althouse: I am sorry. I do not remember the cost of fuel being kept below six and five.

Mr. Kroeger: No, but I think fuel prices certainly flattened out; they have not increased in the past 12 months if I remember correctly. The world price of oil fell, and the Canadian price just flattened and ceased to rise.

Mr. Althouse: You should tell some of the farmers' distributors about that; I do not think they have realized it yet.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: In the question I asked earlier about the increase because of quantity, one of the agricultural officers suggested it was because of the costs of operating the line with

[Traduction]

M. Althouse: Avez-vous fait une étude qui indique si les coûts pourraient diminuer? Certaines prévisions économiques à long terme semblent indiquer qu'il se produit de longues périodes d'inflation suivies par des périodes à peu près de même durée de déflation. Est-ce que le ministère des Transports a pris en considération une telle probabilité? Je sais que certaines compagnies de grains ont fait des études indiquant que dans le domaine de l'exportation des volumes il se produit de grandes variations, mais celles-ci ne sont pas toujours vers le haut; elles peuvent aller vers le bas. Est-ce que l'on a envisagé ces possibilités? Est-ce que vous avez fait des études de ce genre?

M. Kroeger: Nous avons étudié ce qui s'était produit par le passé c'est-à-dire ces dernières dizaines d'années pour les frais des chemins de fer. Je ne suis pas certain de ce qu'avance M. Althouse au sujet de ces périodes de frais qui augmentent suivies de périodes presque égales de frais qui diminuent . . . Il est vrai que dans la situation extrême des années 30, les coûts ont diminué et les salaires aussi. Mais si l'on étudiait l'histoire des cent dernières années, nous constaterions que, les coûts ont tendance à augmenter de façon continue, avec des paliers et exceptionnellement des reculs, mais c'est rare. Au cours des 20 dernières années, les coûts ferroviaires ont augmenté en moyenne . . . et cela sans tenir compte des augmentations de la productivité . . . de 6 p. 100 par an. À ma connaissance, il n'y a jamais eu au cours des deux dernières décennies de réduction des coûts ferroviaires d'une année sur une autre.

M. Althouse: Alors ici avec cette évaluation fixée à 4.2 . . .

M. Kroeger: C'est inférieur à la moyenne.

M. Althouse: C'est un gros changement ou un revirement.

M. Kroeger: Le changement dans le prix du combustible est peut-être un facteur; vient s'ajouter à cela le fait que les syndicats des employés des chemins de fer ont été assujettis au programme des 6 et 5 p. 100. Cela a peut-être contribué à limiter leurs coûts. Si certains autres coûts ont baissé, il est facile de s'imaginer comment on en serait arrivé à l'augmentation de 4.2 dont a fait état M. Heads.

M. Althouse: Excusez-moi. Mais sauf erreur de ma part, l'augmentation du coût du combustible n'a jamais été limitée à 6 ou à 5 p. 100.

M. Kroeger: Non, mais je pense que les prix de combustible se sont stabilisés. Je ne pense pas qu'ils aient augmenté depuis 12 mois. Le prix mondial du pétrole a chuté, et le prix canadien s'est tout simplement stabilisé. Il a arrêté d'augmenter.

M. Althouse: Vous devriez en parler avec certains distributeurs auxquels font appel les agriculteurs. Je ne pense pas qu'ils en aient encore ressenti les effets.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Lorsque j'ai posé une question tout à l'heure relativement à l'augmentation due à la quantité, l'un des spécialistes en agriculture a dit que c'était à cause des coûts

[Text]

a larger quantity, which did actually—if projected to a large enough increase and no inflation—lower the rate per tonne from one year to the next. Could possibly—it did not in the sample he showed me, but it could possibly, in which case that decline would all go to the railways, and none would go to the farmers.

The Chairman: I have been rather lenient. I asked members to speak on this with regard to its procedural admissibility, and we are straying a long way from that, it seems to me now. Therefore, if members have any further arguments with regard to its procedural admissibility, I will hear them; I will not hear any more questioning of the witnesses with regard to what may happen or may not happen in 1989 or whenever. If there are no further arguments, I am prepared to make a ruling.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have heard the witnesses explain the meaning of this. If our amendment were accepted, what cause would be done to the bill?

The Chairman: I am not sure that specific question was put to the witness.

Mr. McKnight: No. Well, could I put that to them now?

Mr. Althouse: They did indicate it would be relevant in future years; that is all we have so far.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: First, as to the basic concept reflected in this clause, it is that of a band of responsibility, which is attributed to the producer; that is from zero to 3% in the initial period—0 to 6%. The government picks up everything above 6%, and benefits from anything below zero. That is the fairly simple concept. It follows, I suppose, that if this clause were deleted and there should be a year in which costs actually declined, government expenditures would be higher than would otherwise have been the case, because the effect of Clause 54.(3) is to permit a downward adjustment in government expenditures in the event of a negative rate of cost change.

Mr. Neil: Is that possible in the real world, in the opinion of the witnesses?

Mr. Kroeger: We regard it as rather hypothetical, but in the bill we tried to be comprehensive and cover against some rather remote contingencies.

Mr. Neil: You would not suggest that the chairman would take a hypothetical question into consideration when ruling on the admissibility of this amendment, though, would you?

Mr. Kroeger: I would never suggest what the chairman might do.

The Chairman: Yes, Mr. Mayer. I think I am prepared to make a ruling on it. I want the argument on the procedural admissibility.

[Translation]

d'exploitation des lignes avec une quantité supérieure, ce qui... si l'augmentation est assez importante et s'il n'y a pas d'inflation... a pour effet de réduire le taux par tonne d'une année sur l'autre. Dans l'exemple qu'il a donné, ce n'était pas le cas, mais cela serait-il possible, auquel cas cette réduction ne bénéficierait qu'aux compagnies de chemin de fer et pas aux agriculteurs?

Le président: J'ai été plutôt indulgent. J'ai demandé aux membres du Comité de ne traiter que de la question de l'admissibilité de cette motion, et il me semble que l'on s'écarte assez loin du sujet. Si des députés ont des arguments à faire au sujet de l'admissibilité de cette motion, je suis prêt à les entendre. Mais je ne veux pas que les députés interrogent les témoins au sujet de ce qui pourrait et de ce qui ne pourrait pas se produire en 1989. Si personne n'a d'autres arguments à présenter, je suis prêt à rendre ma décision.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai écouté les témoins expliquer la signification de cela. Si notre amendement était accepté, qu'est-ce que cela changerait-il dans le projet de loi?

Le président: Je ne suis pas certain qu'on ait posé cette question aux témoins.

M. McKnight: Non. Puis-je la leur poser maintenant?

M. Althouse: Ils ont laissé entendre que ce serait pertinent dans les années à venir. C'est tout ce qu'on nous a dit jusqu'à présent.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Tout d'abord, pour ce qui est du concept énoncé dans cet article, ce qui est prévu c'est qu'une part des responsabilités soit attribuée aux producteurs, et cette part se situera entre 0 et 3 p. 100 dans la période initiale. Le gouvernement est responsable de tout ce qui dépasse 6 p. 100, et bénéficie de tout ce qui est en deça de 0. Il s'agit d'un concept assez simple. Il s'ensuit, je suppose, que si cet article était supprimé et si pendant une année donnée les coûts baissaient, les dépenses du gouvernement seraient plus élevées qu'elles ne l'auraient été normalement, parce que l'article 54.(3) a pour objet de permettre un rajustement vers la baisse des dépenses du gouvernement en cas de taux de variation des coûts négatif.

M. Neil: Cela est-il réellement possible, dans l'opinion des témoins?

M. Kroeger: C'est plutôt hypothétique, mais nous avons essayé dans le projet de loi de couvrir toutes les éventualités, même les plus invraisemblables.

M. Neil: Mais vous ne prétendez pas que le président devrait se fonder sur une question hypothétique pour juger de l'admissibilité de cet amendement, n'est-ce pas?

M. Kroeger: Je ne dirai jamais ce que le président devrait faire.

Le président: Oui, monsieur Mayer. Je pense que je suis prêt à rendre ma décision. Je veux entendre l'argument sur l'admissibilité de la motion.

[Texte]

[Traduction]

• 2015

Mr. Mayer: If I followed what Mr. Kroeger said I would submit that this amendment is in order, Mr. Chairman, because it would not increase the amount of government commitment. It would simply provide that, in the event of a deflationary period of time, the amount of money the government would normally spend would decrease. Therefore, I suppose in a reverse sense it could cost the government more money, but it would not cost the government more money as the result of actually increasing the amount of money that would have been required had this amendment not been accepted.

I would submit on that basis that this amendment is certainly in order and should be proceeded with.

The Chairman: Mr. Hovdebo I am going to hear your argument.

Mr. Hovdebo: I was going to use Mr. Kroeger's argument exactly, except reword what he said. He suggested that it would be higher than it might have been. I would state exactly the same, lower than it was the year before. If there were a decline, it would be higher than it might have been, but it would be lower than it was the year before. So it really reduces the amount of money that it is going to cost the government. That is exactly the same argument Mr. McKnight made.

The Chairman: This is leading up to my ruling, and I would like Mr. Lefebvre perhaps to comment on it before I give my actual ruling. It seems to me that subclause (3) puts in a contingency to take care of mitigating circumstances surrounding the definition of government's share of the rate of cost change. To delete that would in fact change the intent of the bill, and in a year of deflation, if we ever see one again, it would have the effect of costs causing the government to spend more than it was the intention of this bill to spend. Would you comment on that, Mr. Lefebvre, please.

Mr. D. Lefebvre: You are correct, Mr. Chairman. In that particular year this amendment would cause the government more than is presently provided for in the bill.

The Chairman: Am I correct in assuming that the intent of this bill is to share in the reduction, whereas to take this out would prevent the government from so sharing?

Mr. D. Lefebvre: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lefebvre. Then I would have to . . .

Mr. Neil: That is not what Mr. Kroeger said, if I may . . .

The Chairman: I did not ask Mr. Kroeger. I asked Mr. Lefebvre.

Mr. Neil: That was selective of you, sir. Maybe I can ask Mr. Lefebvre then, if I may.

The Chairman: Go ahead.

M. Mayer: Pour reprendre ce qu'a dit M. Kroeger, cet amendement est acceptable, monsieur le président, parce qu'il n'augmente pas les engagements du gouvernement. Il prévoit simplement qu'en période de déflation l'argent que dépenserait normalement le gouvernement diminuerait. Par conséquent, je suppose qu'à l'inverse cette initiative coûterait davantage au gouvernement, mais pas plus que si l'on avait effectivement accru des sommes qui auraient été nécessaires si cet amendement n'avait pas été accepté.

Cet amendement est donc tout indiqué, et il faudrait l'envisager.

Le président: Monsieur Hovdebo, je vous écoute.

M. Hovdebo: J'allais utiliser le même raisonnement que M. Kroeger, mais présenté autrement. Selon lui les montants auraient été supérieurs à ce qu'ils auraient pu être. Je dirai exactement la même chose, inférieurs à ce qu'ils étaient l'année précédente. S'il y avait eu une diminution, elle aurait été supérieure à ce qu'elle aurait pu être, mais inférieure à ce qu'elle était l'année précédente. Par conséquent, cela diminue effectivement les sommes que cela devrait coûter au gouvernement. C'est exactement le même raisonnement que celui de M. McKnight.

Le président: Je vais en arriver à ma décision, mais auparavant je voudrais demander à M. Lefebvre de faire quelques commentaires. Il me semble que le paragraphe (3) prévoit la nécessité de tenir compte de circonstances atténuantes concernant la définition du niveau de variation de coûts, du point de vue du gouvernement. Supprimer cela reviendrait en fait à modifier l'intention du projet de loi, et dans une année de déflation—s'il s'en présente—cela entraînerait des coûts qui amèneraient le gouvernement à dépenser plus que ne le prévoyait initialement ce projet de loi. Monsieur Lefebvre, auriez-vous des remarques à faire à ce sujet, s'il vous plaît?

M. D. Lefebvre: Vous avez raison, monsieur le président. Dans une telle année, cet amendement amènerait le gouvernement à dépenser plus que ne le prévoit le projet de loi.

Le président: Aie-je raison de présumer que l'intention du projet de loi est de faire en sorte que le gouvernement profite de la réduction, alors que retirer cela l'empêcherait d'en bénéficier?

M. D. Lefebvre: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lefebvre. Il faudrait alors . . .

M. Neil: Ce n'est pas ce qu'a dit M. Kroeger, je pourrais . . .

Le président: Je ne me suis pas adressé à M. Kroeger, mais à M. Lefebvre.

M. Neil: C'est un choix délibéré, monsieur. Je vais peut-être m'adresser à M. Lefebvre, avez votre permission.

Le président: Je vous en prie.

[Text]

Mr. Neil: Mr. Lefebvre, Mr. Kroeger said the effect of this is that if there is a deflation the government is the one that benefits, the producer does not. Is this correct?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Neil: If this is the situation, it certainly does not seem fair to me, because the producer takes the first three percentage points of increase ... but if there is any reduction the producer gets no benefit; the government gets the benefit. It is absolutely unbelievable.

Mr. D. Lefebvre: One thing that is quite important to understand in this bill is that when there is inflation that exceeds the shipper's share—let us say there is high inflation for a few years, 20% as it was not too long ago, or 14%, it does not disappear when the year is over. In the following year your whole base has been increased. The producer has stopped at 3% or 6%, but the government takes the rest and it is built in forever. So for a few years the government could take 8%, 9% inflation, and in a year when there is less than zero that sort of enormous base would stay there. Since we take all the excessive inflation, if there is less than zero it sort of cancels out prior excessive inflation.

The Chairman: Let me put this question to you, Mr. Lefebvre. Let us say that the rate of inflation is 14% in a given year. The producer will pay 6% of the inflationary cost, the government 8%.

• 2020

Without this subclause, suppose the next year the inflationary rate drops from 14% to 12%. Without this subclause ...

Mr. D. Lefebvre: For the clause to act, you would have to have the next year less than zero inflation ... reduced actual costs.

The Chairman: Then I rule the amendment in order.

Mr. Althouse: In that case, Mr. Chairman, would the mover—it is a technical thing. Would the mover consider just a little technical thing which we had in our similar amendment, mentioning the renumbering of the subclauses which is required?

An hon. Member: That comes automatically.

Mr. Althouse: Okay.

The Chairman: There is only one subclause yet; one additional subclause—and renumber the subsequent clause accordingly. Are you prepared, Mr. Gustafson, to add that?

Mr. Gustafson: If the officials see it as necessary.

The Chairman: You can move that subamendment, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Okay. I will move, then, that we renumber the subsequent subclause, 54.(4), as 54.(3).

Subamendment agreed to.

[Translation]

M. Neil: Monsieur Lefebvre, M. Kroeger a bien expliqué que dans une année de déflation, c'est le gouvernement plutôt que le producteur qui retire ses avantages. Est-ce bien cela?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Neil: Mais ce n'est pas juste du tout parce que le producteur utilise les trois premiers points de pourcentage d'augmentation, alors qu'une réduction profite au gouvernement plutôt qu'aux producteurs. C'est seulement incroyable.

M. D. Lefebvre: Il faut comprendre que c'est quelque chose de très important dans ce projet de loi: lorsque l'inflation dépasse la part de l'expéditeur—supposons qu'il y ait une forte inflation pendant quelques années, qu'elle soit de 20 p. 100 comme il y a peu de temps, ou de 14 p. 100, elle ne disparaît pas lorsque l'année se termine. L'année suivante toute la base a été majorée. Le producteur s'est arrêté à 3 ou 6 p. 100, mais le gouvernement utilise le reste qui est intégré à tout jamais. Par conséquent pendant quelques années l'État peut retirer 8 ou 9 p. 100 pour l'inflation, et lorsque cette dernière est inférieure à zéro pour une année donnée, cette base considérable reste inchangée. Étant donné que nous tenons compte d'une inflation excessive, si elle est inférieure à zéro elle annule en quelque sorte une inflation excessive antérieure.

Le président: Permettez-moi de vous poser cette question, monsieur Lefebvre. Supposons que l'inflation se situe à 14 p. 100 pour une année donnée. Le producteur paiera 6 p. 100 du coût de l'inflation et le gouvernement 8 p. 100.

Sans ce paragraphe, supposons que l'année suivante le taux d'inflation passe de 14 à 12 p. 100. Sans cette disposition ...

M. D. Lefebvre: Pour que cette disposition joue, il faudrait que, l'année suivante, l'inflation soit inférieure à zéro, ce qui réduit les coûts réels.

Le président: Dans ces conditions, l'amendement est pertinent.

M. Althouse: Dans ce cas, monsieur le président, son auteur pourrait-il... c'est une question technique. Pourrait-il envisager ce que nous avons fait pour notre amendement semblable, je veux parler de la renumérotation des paragraphes?

Une voix: C'est automatique.

M. Althouse: Très bien.

Le président: Pour le moment, il n'y a qu'un seul paragraphe. Un seul autre, et il suffira de renuméroter le paragraphe suivant en conséquence. Monsieur Gustafson, êtes-vous disposé à ajouter cela?

M. Gustafson: Si les fonctionnaires l'estiment nécessaire.

Le président: Vous pouvez proposer ce sous-amendement, monsieur Althouse.

M. Althouse: Très bien. Je propose donc que le paragraphe suivant, 54(4) soit renuméroté 54(3).

Le sous-amendement est accepté.

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I speak to the amendment very briefly?

The Chairman: Yes, very briefly.

Mr. Mayer: Just to pick up on the point Mr. Lefebvre made, it seems to me if there is a base built in as a result of inflation, the producer is going to be the one who is on the firing line initially, for the first 3% into 1985-86 and for the first 6% thereafter, if I understand the statement correctly. It seems to me also that this amendment then would allow the producer a little bit of a reprieve initially, before the government had a reprieve from some of the increased costs—and protection, if you will, certainly. On that basis I think it is a reasonable kind of an amendment, and it goes along with some of the things I have been concerned about specifically—I think all of us on this side.

The way the bill is presently drafted, it is unfair to the producer, in the sense that he is being asked to pick up the first percentage points of inflation and the government the subsequent points of inflation, depending on the year we are talking about. On that basis there really is no incentive, or not enough incentive, I would argue, for the railways to hold down their costs. But if we do go through a deflationary period and there happens to be an actual reduction in costs, then I would not see any reason why the producer should in this case have a chance to benefit, when the way the bill is written now he is the one who is required to pick up the first percentage points of inflation. Really that is unfair, I think, Mr. Chairman, because the producer really has no control over that inflation. He is simply being asked by this bill to pick up inflationary costs that he has no control over.

Mr. Neil points out to me that in 1982-83 the producer would actually be picking up the first 3% of inflation, because the actual inflation, in the figures I have in front of me here, is 4.2%. So it would seem reasonable that if there is a decrease—just to reiterate and close, Mr. Chairman—in inflationary costs, or in real costs, the producer should be in a position to benefit; and that is precisely what this amendment would do. I would urge government members to think seriously about it and support it if they at all could.

The Chairman: Mr. Reid.

• 2025

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask Mr. Kroeger whether he could give us an indication of the risk that is being carried in this case by the producer and by the railways, overall? Obviously there are different degrees of risk that are being accepted by the system participants in this particular bill and on this particular clause. The case that was made by Mr. Hovdebo, Mr. Althouse and Mr. Mayer indicates that the risk is all one-sided. Is that in fact the way the bill is designed?

Mr. Kroeger: The formulas in the bill are designed to give the producers a higher measure of certainty than individuals almost anywhere else in the economy enjoy including, for

[Traduction]

M. Mayer: Monsieur le président, puis-je examiner très brièvement l'amendement?

Le président: Oui, très brièvement.

M. Mayer: Pour reprendre ce qu'a dit M. Lefebvre, il me semble que, si, à la suite de l'inflation, une certaine base se trouve accumulée, initialement, le producteur sera la victime, pour les premiers 3 p. 100 en 1985-1986 et pour les premiers 6 p. 100 par la suite, si j'ai bien compris ce que l'on a dit. Il me semble aussi que cet amendement accorderait initialement au producteur un certain répit, avant que le gouvernement ne bénéficie d'un sursis par rapport à certains des coûts majorés... et une certaine protection, de toute évidence. Pour cette raison, cet amendement me paraît raisonnable et il va dans le sens de certaines de mes préoccupations, préoccupations que nous partageons tous de ce côté de la table.

D'après le libellé actuel du projet de loi, je dirais qu'il est injuste pour le producteur, puisqu'on lui demande de faire les frais des premiers points de pourcentage de l'inflation, les autres revenant au gouvernement, selon l'année en question. Les compagnies de chemins de fer ne sont nullement ou pas assez encouragées à maintenir leurs coûts à un niveau raisonnable. Mais, si nous traversons une période de déflation, avec une réduction réelle des coûts, le producteur n'aurait aucune possibilité d'en profiter, étant donné que, d'après le libellé actuel du projet de loi, c'est à lui de supporter les premiers points de pourcentage de l'inflation. C'est vraiment injuste, monsieur le président, car le producteur ne peut vraiment pas contrôler cette inflation. On lui demande simplement, d'après ce projet de loi, de payer les coûts d'une inflation qu'il ne peut pas contrôler.

M. Neil m'indique qu'en 1982-1983 le producteur paierait effectivement les premiers 3 p. 100 de l'inflation, car l'inflation réelle, d'après les chiffres que j'ai devant moi, est de 4.2 p. 100. Il semblerait donc raisonnable... je me répète, monsieur le président, et je vais bientôt terminer... qu'en cas de diminution des coûts majorés par l'inflation ou des coûts réels, le producteur puisse en bénéficier; c'est précisément ce que ferait cet amendement. Je demande instamment aux députés de la majorité d'y penser sérieusement et de l'appuyer dans la mesure du possible.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourrais-je demander à M. Kroeger s'il pourrait nous donner une idée des risques que pourraient assumer dans ce cas le producteur et les compagnies de chemin de fer, dans l'ensemble? De toute évidence, les participants au système dans ce projet de loi et dans cette disposition acceptent des risques à des degrés différents. MM. Hovdebo, Althouse et Mayer nous ont montré que les risques se situent tous d'un même côté. Le projet de loi a-t-il été conçu de cette façon?

M. Kroeger: Les formules prévues dans ce projet de loi sont conçues afin de donner aux producteurs un plus grand degré de certitude que des gens pris isolément presque partout ailleurs dans l'économie, je veux par exemple parler des producteurs de

[Text]

example, cattle producers or small-businessmen who have no particular protection against any level of inflation or deflation.

The producer's risk is limited to a three percentage point increase in the first years, of course, and six beyond that.

The government is at risk for whatever inflation may be thereafter. If inflation is 22%, the government has to pay 18% in that year and, as Mr. Lefebvre pointed out, in such an event, the amount represented by that 18% is permanently built into the government's payments for all future years as long as the bill remains.

The producer therefore does have a degree of protection. The government is taking most of the risks against the extreme situations which, recent years demonstrate, can arise. The clause that is under debate relates to the rather rare circumstances in which costs might go down, in which case the government might get some offsetting benefit for the substantial risk that it is taking.

Insofar as the railways are concerned, as has been pointed out to the committee, the risk they take—I think it was Mr. Snavey who made this point—is primarily a risk related to the future policy of governments. They are in a position of receiving hundreds of millions a year in government payments and, as Mr. Banks pointed out to the committee, if you put yourself in the position of receiving such payments, then you are at risk that the subsidizer may change his mind.

The Chairman: I think, if I can . . .

Mr. Mayer: That is not much of a risk.

The Chairman: —allude to the statement made one time by a famous Canadian politician, it seems to me that in the process of following this elephantine task that we have before us, we are getting sidetracked by rabbit tracks.

Mr. Hovdebo: Mr. Chairman, I would like a clarification of one other statement made by one of the witnesses.

The Chairman: All right, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: It seems to me that Mr. Lefebvre suggested that the deletion of this clause would make the reduction all go to the government.

Does it not really give the farmers a share as well as the government if you delete this clause? They both share it, not just . . .

Mr. Kroeger: The producer gets it all.

Mr. Lefebvre: Mr. Chairman, the government commitment that we have tried to express in this legislation was that the producers' share of cost increases would not exceed 3%, 3%, and 6%. These provisions—this one in particular, and the next one for that matter—do exactly that. It ensures the producer

[Translation]

bovins, ou des petits hommes d'affaires qui n'ont aucune protection contre quelque niveau que ce soit de l'inflation ou de la déflation.

Le risque du producteur est limité à une majoration de trois points de pourcentage dans les premières années, bien sûr, et de six au-delà.

Le gouvernement court des risques pour l'inflation ultérieure, quelle qu'elle puisse être. Si elle se situe à 22 p. 100 pour une année, le gouvernement doit alors en payer 18 p. 100, et comme l'a dit M. Lefebvre, dans cette éventualité, le montant représenté par ces 18 p. 100 est intégré de façon permanente dans les versements de l'État pour toutes les années ultérieures, pour autant que le projet de loi continue à être en vigueur.

Le producteur jouit par conséquent d'un certain degré de protection. Le gouvernement prend la plus grande partie des risques pour faire face à des situations extrêmes qui peuvent se présenter, comme l'ont montré ces dernières années. La disposition dont nous sommes saisis concerne les circonstances plutôt rares dans lesquelles les coûts peuvent diminuer, circonstances dans lesquelles le gouvernement peut bénéficier d'une certaine compensation pour les risques substantiels qu'il prend.

En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, comme on l'a indiqué au Comité, leur risque, je pense que c'est M. Snavey qui l'a indiqué, est essentiellement un risque relatif aux politiques qu'adopteront les gouvernements à l'avenir. Elles sont en mesure de toucher des centaines de millions de dollars par an sous forme de versements de l'État, et comme M. Banks l'a dit au Comité, si vous acceptez de recevoir de tels paiements, il est possible que celui qui vous les verse change d'avis.

Le président: Je pourrais peut-être . . .

M. Mayer: Le risque n'est pas très grand.

Le président: . . . évoquer ce qu'avait dit un homme politique canadien célèbre, il me semble que nous nous perdons dans des détails ridicules alors que notre tâche est colossale.

M. Hovdebo: Monsieur le président, je voudrais une précision à propos de ce qu'a dit par ailleurs un autre des témoins.

Le président: Très bien, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Il me semble que M. Lefebvre a dit que la suppression de cette disposition ferait en sorte que le gouvernement profiterait de toute la réduction.

Les agriculteurs aussi bien que le gouvernement n'auraient-ils pas une part si l'on supprime cette disposition? Ils pourraient partager, et pas simplement . . .

M. Kroeger: Le producteur obtient la totalité.

M. Lefebvre: Monsieur le président, l'engagement du gouvernement, que nous avons essayé de traduire dans cette mesure législative, était que la part des producteurs quant à l'accroissement des coûts ne dépasserait pas 3 p. 100, 3 p. 100 et 6 p. 100. Ces dispositions, celle-ci en particulier et la

[Texte]

that he will not pay more cost increases on 31.1 million tons of more than 3%, 3% and 6%. This is what this clause accomplishes.

The Chairman: I am now putting the question on the amendment, as amended. The amendment proposed by Mr. Gustafson and amended by Mr. Althouse that Bill C-155 be amended in Clause 54.(4) by deleting on page 29 lines 15 to 25 and that the subsequent clause be renumbered accordingly.

• 2030

Mr. Bockstael: Pardon me; I think you read the wrong lines; 15 to 25 is the next clause.

The Chairman: Lines 5 to 14.

Mr. Neil: You passed Mr. Althouse's amendment.

The Chairman: We passed his amendment. That is what I said, the amendment as amended.

Mr. Neil: It was not a subamendment.

The Chairman: Yes, it was. Mr. Althouse's was a subamendment.

So it should be lines 5 to 14. I will read it again. That Bill C-155 be amended in Clause 54.(4) by deleting on page 29 lines 5 to 14 and that the subsequent subclause be renumbered accordingly.

Amendment negatived.

Subclause 54.(3) agreed to.

The Chairman: I call subclause (4).

Mr. Hargrave: I have an amendment.

The Chairman: Mr. Hargrave, where does yours begin?

Mr. Hargrave: Lines 15 to 25 are the whole of Clause 54.(4). I move that Bill C-155 be amended in Clause 54.(4) by deleting on page 29 lines 15 to 25 inclusive.

If I could borrow my colleague Mr. Gustafson's phrase, this is another one being consistent.

Amendment negatived.

The Chairman: Shall subclause (4) carry?

Before I put the question, I realize that Mr. Althouse has an amendment; but it is exactly the same as the one that has just been moved and therefore, since this one has been defeated, I see no purpose in putting the . . .

Mr. Hovdebo: I would like to make a comment on the clause, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

[Traduction]

suivante d'ailleurs, vont exactement dans ce sens. Elles assurent que le producteur ne paiera pas sur 31.1 millions de tonnes des augmentations de coûts supérieures à 3 p. 100, 3 p. 100 et 6 p. 100. Voilà l'objectif de cette disposition.

Le président: Je vais vous proposer de voter à propos de l'amendement modifié. M. Gustafson, dans un amendement modifié par le sous-amendement de M. Althouse, propose que l'article 54.(4) du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant les lignes 15 à 24 de la page 29 et que les articles soient renumérotés.

M. Bockstael: Excusez-moi, mais vous avez lu les mauvaises lignes de l'amendement, les lignes 15 à 24 font l'objet du prochain article.

Le président: Il s'agit donc des lignes 5 à 14.

M. Neil: Nous avons adopté le sous-amendement de M. Althouse.

Le président: Oui. C'est pourquoi j'ai dit l'amendement modifié.

M. Neil: Ce n'était pas un sous-amendement.

Le président: Oui, l'amendement de M. Althouse constituait un sous-amendement.

Il s'agit donc des lignes 5 à 14. Je relis la motion. Il est proposé que l'article 54.(4) du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant les lignes 5 à 14 de la page 29 et que les articles suivants soient renumérotés.

L'amendement est rejeté.

L'article 54.(3) est adopté.

Le président: Je mets le paragraphe (4) en délibération.

M. Hargrave: J'ai un amendement.

Le président: Où commence votre amendement, monsieur Hargrave?

M. Hargrave: Il s'agit de tout le paragraphe 54.(4), c'est-à-dire les lignes 15 à 24. Je propose que l'article 54.(4) du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant les lignes 15 à 24 de la page 29.

Je répète l'argument de M. Gustafson, c'est-à-dire que cet amendement est proposé conformément à notre principe de départ.

L'amendement est rejeté.

Le président: Le paragraphe (4) est-il adopté?

Avant de passer au vote, je remarque que M. Althouse avait aussi un amendement à proposer; toutefois, il est identique à l'amendement que nous avons rejeté et, puisque c'est le cas, je ne vois aucune raison de mettre cet amendement aux voix . . .

M. Hovdebo: J'ai quelques observations à faire à l'égard de ce paragraphe, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hovdebo.

[Text]

Mr. Flis: That should be before the question, Mr. Chairman, before Mr. Hovdebo . . .

The Chairman: That is a point I intended to make after the last one. I will allow the comment this time, but from now on if it has not been signalled to me that there are to be comments before the question is put I am not going to allow them to be put afterward. It is never done in the House, but I will allow it this time. I have allowed it before. I should not be doing that, but I have now given the necessary advice.

Mr. Hovdebo.

• 2035

I want to appeal to the fairness of the government members here. The subclause we just passed, (3), gave the farmer no opportunity to take advantage of any decline. If you look back, clauses that are in this bill give the . . .

The Chairman: Mr. Hovdebo, that is not commenting on the clause. You are arguing the case for the clause, and the arguments for the clause are over. I have already put the question. We are not going to get into the whole business of debate again. If you have something to say directly about the clause or its interpretation, I will hear it. If you are going to start arguing the case for the clause again, I will not hear it.

Mr. Hovdebo: The bill says that the farmers have to pay a larger share of the grain rate per tonne to carry the fixed costs of branch lines if volume falls below 31.1 million tonnes. If the cost of inflation and volume exceed 31.1 million tonnes, they also have to pay that, extra. So they get caught both ways here, whether they produce less or more. The bill as written would reduce the government share of the grain rate per tonne if the volume falls below 31.1 million tonnes.

The Chairman: Mr. Mayer has the floor.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

There are a couple of things that concern me in this bill: "the Commission may from time to time reduce the cumulative government share". What, in the opinion of the officials, is the timeframe around from "time to time"? What kind of time period are we looking at?

Mr. Kroeger: This clause is designed to compensate for one of the quirks in our financial formulas in the bill. First of all, I want to emphasize that the relevant term in line 15 is "may". So if you have an unusual circumstance that you have to correct for—an anomaly—you would have authority here to do it. In effect, your line-related costs do not change. If you had a sudden drop, because of a very widespread crop failure on the Prairies, for example, in production, from, say, 40 million tonnes to 20 million tonnes, the line-related costs do not change; the volume-related costs do change. Because of the way the financial formulas work, that would build into the

[Translation]

M. Flis: Monsieur le président, normalement, on entend les observations avant de mettre la question aux voix, c'est-à-dire avant que M. Hovdebo . . .

Le président: En fait, c'est le point que je voulais signaler après la dernière mise aux voix. Je permettrai des commentaires cette fois, mais, maintenant, je n'accepterai aucun commentaire si l'on n'a pas demandé la parole avant que je ne mette l'article aux voix. Ce n'est jamais permis à la Chambre, mais je le permettrai cette fois. Puisque je l'ai déjà fait. Ce n'est pas selon les règles, mais tenez-vous bien avertis maintenant.

Monsieur Hovdebo.

Je fais appel à la bonne conscience des députés du gouvernement. Le paragraphe 3 que nous venons d'adopter n'accorde aux producteurs aucune occasion de profiter de toute diminution des coûts. Si vous relisez ce projet de loi, certains articles permettent . . .

Le président: Monsieur Hovdebo, il ne s'agit pas là d'observations au sujet de l'article. En fait, vous débattiez la raison de cet article, et ces arguments ne sont plus acceptables. J'ai déjà posé la question. Nous n'allons pas reprendre tout ce débat. Si vous avez quelques questions ou quelque chose à dire au sujet de l'article ou de son interprétation, je suis prêt à vous entendre. Mais je me refuse à reprendre le débat de cet article.

M. Hovdebo: Aux termes de ce paragraphe, les producteurs devront payer une part plus importante du tarif par tonne de grain, afin de payer les coûts fixes afférents aux lignes sur des mouvements de grain qui seraient d'une quantité inférieure à 31.1 millions de tonnes. Toutefois, si le coût de l'inflation et si le volume excèdent 31.1 millions de tonnes, les producteurs doivent aussi payer cet excédent, en plus. C'est eux enfin qui payent toujours, qu'ils produisent plus ou moins de grain. Selon les dispositions de ce projet de loi, la part du gouvernement sur le tarif des grains par tonne sera réduite si le volume de mouvements de grain est inférieur à 31.1 millions de tonnes.

Le président: Je cède la parole à M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Il y a quelques petites choses qui m'inquiètent dans ce projet de loi: et je cite, «la Commission peut périodiquement réduire la part totale de l'État». Les experts pourraient-ils nous dire ce qu'on entend par le terme «périodiquement»? Quelle en serait la durée?

M. Kroeger: Ce paragraphe cherche à compenser pour une des anomalies des formules de financement du projet de loi. Je veux d'abord souligner que le terme important à la ligne 15 est le mot «peut». Le paragraphe prévoit l'autorité nécessaire pour corriger toute anomalie, ou circonstance extraordinaire. En fait, les coûts afférents aux lignes ne changeront pas, mais s'il y avait une chute de production de 40 millions de tonnes à 20 millions de tonnes, à cause d'une très mauvaise récolte dans les Prairies, les coûts afférents aux lignes ne changeraient pas; mais les coûts relatifs au volume des mouvements de grain changeraient. Étant donné les structures des formules de

[Texte]

future government obligations, in perpetuity, an abnormally large amount . . .

Mr. Mayer: On each tonne.

Mr. Kroeger: —on each tonne. Then if tonnage went back up, that amount would still be built in. This clause is intended to permit corrections to be made when you get extreme and unusual situations arising.

Mr. Mayer: At what period during the crop year, during the cycle under which payments would be determined—when would that likely happen? Would that happen, say, in April?

Mr. Kroeger: It would be done after the crop year, and it might not be done . . .

Mr. Mayer: But that is what I mean—in April of the current crop year. Suppose we estimated that we were going to have 40 million tonnes this year, in 1983-1984, and it turned out, because we had a frost or extremely bad harvesting conditions, that production was way down. In this crop year, when would it happen?

Mr. Kroeger: The reduction in the government's obligations would not happen in the year in which the crop failure took place. This enables the commission to make adjustments in subsequent years if they think an anomalous result has been produced by that particular experience. In other words, in a year of widespread disaster, a huge crop failure on the Prairies, the government payments would not be reduced. It would be when you returned to a more normal kind of situation that an adjustment might, in some circumstances, be required.

• 2040

Mr. Mayer: So what you are talking about in this clause is a system whereby you can adjust the base on an after-the-fact basis so that it does not abnormally skew the thing out of whack for subsequent years.

Mr. Kroeger: That is the idea.

Mr. Mayer: Okay. You mention unusual circumstances or, I think, an anomaly were your words. You only mention increases in costs and it has only mentioned increases in subclause (4). Why would not a decrease in cost be the same?

Mr. Kroeger: I was discussing this with some of the other officials just before the meeting started. The clause in line 16 says, "The Commission may from time to time reduce the cumulative government share," to take account of this risk of a drop. It seemed to us that the risk of a sudden and unexpected increase was much less. But I have to add, it could happen. If there were any desire in the committee to make that clause more neutral by changing "reduce" to "adjust," there would be no difficulty from our point of view.

Mr. Mayer: That would make sense to me, Mr. Chairman, because you allow for it to go either way, and who knows what could happen. You mentioned unusual circumstances or an

[Traduction]

financement, cela augmenterait d'une façon anormale et importante, les obligations futures du gouvernement . . .

M. Mayer: Sur chaque tonne.

M. Kroeger: . . . sur chaque tonne. Et si le volume de mouvements augmentait de nouveau, cette obligation anormale resterait. Ce paragraphe donc permet de faire des corrections, si des situations extraordinaires ou inhabituelles se présentaient.

M. Mayer: À quel moment de la campagne agricole la décision sur les versements serait-elle prise? Serait-ce par exemple en avril?

M. Kroeger: Cette décision serait prise à l'issue de la campagne agricole, et même peut-être pas . . .

M. Mayer: C'est ce que je voulais dire, en avril de la campagne en cours. Supposons par exemple que nous prévisions un volume de 40 millions de tonnes cette année, c'est-à-dire la campagne 83-84, et qu'à cause d'un gel, ou de très mauvaises conditions au moment de la récolte, la production soit beaucoup moindre, alors quand cette décision serait-elle prise?

M. Kroeger: Eh bien, cette réduction des engagements financiers du gouvernement ne serait pas effectuée la même année que le désastre agricole. Cela permet à la Commission de faire des modifications dans les années suivantes si l'on croit que cette méthode précise a créé, comme résultat, des anomalies. En d'autres termes, s'il y avait une année de désastre à grande échelle, si la récolte dans les Prairies était une faillite totale, les paiements du gouvernement ne diminueraient pas. C'est en revenant à une situation un peu plus normale qu'il faudrait peut-être apporter, dans certaines circonstances, un rajustement.

M. Mayer: Donc, dans cet article, ce que vous proposez, c'est un système en vertu duquel vous pouvez ajuster la base après le fait pour qu'il n'y ait pas de distorsions majeures pendant les années suivantes.

M. Kroeger: C'est l'idée.

M. Mayer: Parfait. Vous parlez de circonstances inhabituelles ou, pour me servir de vos termes, d'une anomalie. Vous ne parlez que d'augmentations de coûts et il n'est question d'augmentations qu'au paragraphe 4. Pourquoi la diminution de coûts ne serait-elle pas la même?

M. Kroeger: J'en parlais justement avec d'autres fonctionnaires avant la réunion. Dans cet article, on dit bien que «la Commission peut périodiquement réduire la part totale de l'État» pour tenir compte de ce risque de diminution. Il nous a semblé que le risque d'une augmentation soudaine et inattendue était de loin inférieur. Cependant, je devrai ajouter que cela pourrait se produire. Si le Comité voulait que cet article se lise de façon plus neutre en changeant le mot «réduire» par «ajuster», cela ne présenterait aucune difficulté, à notre avis.

M. Mayer: Cela me semblerait plus sensé, monsieur le président, car cela permet de prévoir les deux problèmes et qui sait ce qui peut se passer. Vous avez parlé de circonstances

[Text]

anomaly. Can you see other circumstances that would be in that category? What other things would you be talking about?

Mr. Kroeger: Let us suppose you had a wholesale change in the character of prairie agricultural production and everybody gave up growing wheat permanently. I should not say they gave up growing grains but rather shipping them for export. Shipments were permanently reduced because of a major and drastic change in the prairie economy—everybody was in livestock and very little grain was being moved for export. Again, that would produce a pattern that is really not contemplated by the bill and some anomalous situations could arise in that circumstance, in which year over year prairie shipments were only 10 million tonnes as opposed to a 30-plus that we have seen in recent years.

The clause is really just a safeguard against anomalies. It gives the commission a bit of discretion. As I indicated a minute ago, it may be unfortunate that we worded it in such a way that the discretion only works in one direction.

Mr. Mayer: I guess that answers my concern, Mr. Chairman. When you look at the clause, it is a very permissive clause when it says "The Commission may", which is a discretionary word, and then "from time to time," which leaves it wide open in terms of the timeframe. It becomes very much a discretionary thing.

The Chairman: Are you finished?

Mr. Mayer: Yes.

The Chairman: Since I have already called the question, I will put it.

Mr. Mayer: Nobody is concerned about changing the word "reduce" to "adjust"? It is a suggestion of the officials.

The Chairman: I certainly cannot. Mr. Flis.

Mr. Flis: Just before the question, Mr. Chairman, I wish to serve that at report stage 31.(1) will be changed to 31.(4), in keeping with all the other notices that I gave.

Subclause 54.(4) agreed to.

The Chairman: Mr. Neil wanted to comment on the entire clause before I call the . . .

• 2045

I just want to remind Mr. Neil and other members of the committee before we go any further that we have already agreed to stand this clause at the end of our discussion on it, so we will have the option of moving back to it.

All right, Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I have a question to Mr. Kroeger. Listening to Mr. Kroeger, and reading the bill I would like to ask Mr. Kroeger whether my interpretation is correct; that

[Translation]

inhabituelles ou d'anomalies. De quoi pourrait-on parler d'autre dans cette catégorie? De quoi d'autre s'agirait-il?

M. Kroeger: Posons l'hypothèse qu'il y ait un changement global et radical dans le genre de production agricole des Prairies et que tous les fermiers, en permanence, abandonnent la culture du blé. Enfin, pas qu'ils abandonnent la culture du blé entièrement, mais plutôt qu'ils arrêtent d'en exporter. Le transport a donc subi une diminution permanente à cause d'une modification importante et draconienne dans la situation économique des Prairies . . . Tout le monde produit du bétail et on exporte très peu de grain. Encore une fois, cela nous donne le genre de situation qui n'est pas prévue au projet de loi et certaines anomalies pourraient se produire dans de telles circonstances, c'est-à-dire qu'année après année, on ne transporte qu'une dizaine de millions de tonnes par opposition aux 30 millions de tonnes et plus que nous avons transportées annuellement depuis quelque temps.

Cet article ne doit servir qu'à parer aux anomalies. Il donne un peu de discrétion à la Commission. Comme je l'ai dit il y a un instant, il serait malheureux que nous composions le libellé de telle façon que la discrétion ne s'applique qu'à sens unique.

M. Mayer: Je crois que cela répond à ma question, monsieur le président. Lorsqu'on étudie l'article, c'est un article très large car on y dit «la Commission peut», ce qui est très discrétionnaire et ensuite on ajoute «périodiquement», ce qui donne toute latitude quant au temps. C'est très discrétionnaire.

Le président: Vous en avez terminé?

M. Mayer: Oui.

Le président: Puisque j'ai déjà mis la question aux voix, je demande le vote.

M. Mayer: Et personne ne se préoccupe de changer le mot «réduire», par «ajuster»? C'est une proposition des fonctionnaires.

Le président: Moi, je ne le puis certainement pas. Monsieur Flis.

M. Flis: Juste avant que la question ne soit mise aux voix, monsieur le président, j'aimerais souligner qu'à l'étape du rapport, le 31.(1) deviendra le 31.(4), comme je l'ai déjà expliqué.

Le paragraphe 54.(4) est adopté.

Le président: M. Neil voulait dire un mot à propos de l'article en son entier avant que je ne . . .

Je veux tout simplement rappeler à M. Neil et aux autres membres du Comité, avant que nous n'allions plus loin, que nous étions déjà d'accord pour réserver cet article et pour y revenir à la fin de nos travaux et nous pourrions donc y revenir.

Parfait, monsieur Neil.

M. Neil: Monsieur le président, je désire poser une question à M. Kroeger. Ayant écouté M. Kroeger et lu le projet de loi, j'aimerais lui demander si mon interprétation est la bonne;

[Texte]

under this bill or under this clause there can never ever be any reduction in the freight rate that the producer will pay, but there will be or could be a reduction in the share of the costs that the government would pay. Is this correct?

Mr. Kroeger: No.

Mr. Neil: Once the rate goes up it stays there as far as the producer is concerned.

Mr. Kroeger: No, Mr. Chairman, I do not think that is correct. Earlier in the bill, and Mr. Lefebvre may be able to look up the clause number for me, we discussed a clause by which, if volumes start to fall, the producers' costs also start to fall, and could eventually get back down to the level of the Crow. Then the relevant clause comes into effect: when the producers' costs, having risen, go back down, hit the Crow, that is a floor and they remain at the Crow level, because it would be a preverse outcome of this bill if in some future year producers were paying even less than the 19th century freight rate that has been under debate. So the short answer to Mr. Neil's question is that producer costs in certain circumstances could decline under this bill.

Mr. Neil: Under this clause they could not, so I would be interested in learning what clause it is you are referring to.

Mr. Kroeger: I am sorry.

The Chairman: This is really just a definition of the adjustment of the cumulative government share. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am sorry. If I misunderstood Mr. Neil's question, I thought he said that under this bill the producer's share could never go down. I think that statement is not correct for the reasons that I described. If he was referring to Clause 54(4), I think then his statement is accurate, subject to one of my colleagues' correcting me. That clause as drafted provides only for an adjustment to be made in unusual circumstances when there has been the kind of drop that I was referring to earlier. The probabilities probably are in the direction of such a drop because of crop failure or whatever as compared with an unforeseen 10 million ton increase in shipments, but I would admit that either could happen and Clause 54(4) as drafted covers only the one contingency.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Just to add to what Mr. Kroeger said, the earlier reference was to the definition of government commitment in the same Clause 54 where you have a fixed Crow benefit. If the number of tons is reduced below 31.1, since 651 is paid even if you only ship 20 million tons, the government proportion of the cost of moving the grain would be much higher and the cost of moving the grain by the producer would be much less.

[Traduction]

qu'en vertu de ce projet de loi ou de cet article, il ne pourra jamais y avoir de diminution du taux de transport que le producteur paiera, mais qu'il y aura ou qu'il pourrait y avoir une diminution de la part des coûts que le gouvernement assumera. Est-ce exact?

M. Kroeger: Non.

M. Neil: Quand le taux augmente, il reste à ce niveau pour ce qui concerne le producteur.

M. Kroeger: Non, monsieur le président, je ne crois pas que ce soit exact. Précédemment, dans le projet de loi, et M. Lefebvre pourra nous dire quel est le numéro d'article exact, nous avons parlé d'un article en vertu duquel, si les volumes commencent à diminuer, les coûts des producteurs aussi commencent à diminuer et, en fin de compte, tout revient au niveau du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ensuite, l'article pertinent s'applique et prend effet: quand les coûts des producteurs, ayant augmenté, baissent ensuite pour atteindre le tarif du Nid-de-Corbeau, c'est un plancher qu'on ne défonce pas, car le projet de loi aurait un effet étrange, à vrai dire, si jamais à l'avenir les producteurs devaient payer encore moins que le taux qui existait au 19^{ième} siècle et qui fait l'objet du débat. Donc, pour répondre très brièvement à la question de M. Neil, oui, dans certains cas, les coûts des producteurs pourraient diminuer en vertu du projet de loi.

M. Neil: Pas en vertu du présent article et j'aimerais bien voir de quel article vous parlez.

M. Kroeger: Je suis désolé.

Le président: C'est tout simplement une définition du rajustement de la part totale du gouvernement. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Désolé, si j'ai mal compris la question de M. Neil. J'ai cru qu'il disait qu'en vertu du présent projet de loi, la part du producteur ne pourrait jamais diminuer. Je crois que cette déclaration n'est pas exacte pour les raisons citées. S'il nous renvoyait au paragraphe 54.(4), je crois que sa déclaration est exacte, à moins qu'un de mes collègues ne me dise le contraire. Cet article, tel que libellé, ne prévoit un rajustement que dans des circonstances inhabituelles lorsqu'il y a eu ce genre de diminutions dont je parlais tout à l'heure. Les probabilités vont probablement dans le sens d'une telle diminution à cause d'une défaillance des récoltes ou quelque chose du genre si l'on se rappelle d'une augmentation imprévue de 10 millions de tonnes de transport, mais je dois avouer que tout est possible et que le libellé du paragraphe 54.(4) ne prévoit qu'une des possibilités.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Tout simplement pour ajouter à ce que vient de dire M. Kroeger. On parlait plus tôt de la définition de ce à quoi s'engageait le gouvernement dans ce même article 54 où on prévoit une subvention fixe du Nid-de-Corbeau. Si le nombre de tonnes est moindre que 31.1, puisque 651 se trouvent payées même si vous n'envoyez que 20 millions de tonnes, la proportion du gouvernement, pour ce qui est du coût du transport du grain, serait beaucoup plus élevée et il en

[Text]

Clause 54 as amended allowed to stand.

On Clause 55

The Chairman:

55.(1) Subject to section 21 and subsections (2) and (3), the Minister shall in respect of each crop year pay to the railway companies an amount equal to the government portion of the rates applicable in accordance with Part II to the total tonnage of grain moved by the railway companies in that crop year.

I have a notice of amendment—number 56.

• 2050

Mr. Mazankowski's is first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we are really now coming to a section of the bill that was next to the producers' ability to pay. The method of payment has probably been the most controversial.

In the section on rates we have dealt with the establishment of a new freight rate regime which will provide for a never-ending escalation where the producers will be picking up the first 3%, and 6% after 1985-86, of the railway costs. We have a guaranteed Crow benefit of \$654 million, I believe, under the new government commitment to pick up a cumulative share of costs, anything over and above the 3% between 1983-84 and 1985-86 and anything over 6% beyond that. I think we have dealt with that. I think we have had a rather vigorous debate on the issue. I think the committee has heard from the various witnesses about the difficulties they foresee in terms of meeting this obligation.

We are now dealing with the issue of the method of payment, and in many respects the method of payment is in some ways tied to the producers' ability to pay because I think that when this exercise first started there was a clear indication that the producers would share directly in receipt of a portion of the Crow benefit and that would allow them to make some decisions with respect to how they may want to move or market their grain. It provided for some freedom and perhaps the ability to inject some efficiency into the system.

The Gilson proposal basically recommended producer payments. The government at the first cut decided that they would advance a proposition of payments made on the basis of 50% to the railroads and 50% to the producers. That has now been changed in a major policy statement, and contained in the bill we have a clause that for all time will see the Crow benefit paid to the railway companies.

There have been a number of attempts to deal with this issue in order to allow a consensus to be arrived at in order that the

[Translation]

coûterait beaucoup moins cher aux producteurs pour ce transport.

L'article 54 modifié est réservé.

Article 55.

Le président:

55.(1) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2) et (3), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemin de fer un montant égal à la fraction de l'État dans les taux applicables, conformément à la Partie II, au total des mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant cette campagne agricole.

On propose l'amendement n° 56.

Celui de M. Mazankowski d'abord.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous en arrivons maintenant à une partie du projet de loi qui est la plus intéressante après cette question concernant les possibilités de payer des producteurs. La méthode de paiement a probablement été la question la plus controversée.

Dans la partie traitant des taux, il a été question de l'adoption d'un nouveau régime de taux de transport qui prévoit une augmentation sans fin et en vertu duquel les producteurs devront payer tout d'abord 3 p. 100 et 6 p. 100 après 1985-1986 des coûts de transport ferroviaire. Nous avons une subvention du Nid-de-Corbeau garantie pour 654 millions de dollars, à moins que je ne me trompe, à en croire le gouvernement qui s'engage à prendre à son compte une part totale des coûts, tout ce qui peut dépasser le 3 p. 100 de 1983-1984 à 1985-1986 et tout ce qui dépasse le 6 p. 100 au-delà de cette période. Je crois que nous en avons traité. Je crois que nous avons eu des discussions sérieuses à ce propos. Je crois que le Comité a entendu ce qu'avaient à dire les divers témoins concernant les difficultés qu'il prévoit pour ce qui est de respecter ses engagements.

Nous traitons maintenant de la méthode de paiement et, à bien des égards, la méthode de paiement est liée à la capacité de payer des producteurs car je crois que lorsqu'on a tout d'abord abordé toute cette question, il était clairement entendu que les producteurs recevraient directement une part des montants versés en vertu du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et qu'on leur donnerait une voix au chapitre quant à savoir comment ils voudraient voir transporter ou commercialiser leur grain. On prévoyait une certaine liberté et peut-être même la possibilité d'augmenter l'efficacité du système.

Au fond, Gilson recommandait des paiements aux producteurs. Le gouvernement, dès le début, a décidé qu'il proposerait des paiements effectués sur une base de 50 p. 100 aux chemins de fer et 50 p. 100 aux producteurs. Cette façon de faire a été modifiée dans une grande déclaration de politique et dans le projet de loi, nous trouvons maintenant un article qui, pour l'avenir prévisible et imprévisible, stipulera que la subvention du Nid-de-Corbeau sera versée aux sociétés de chemin de fer.

On a essayé à plusieurs reprises de résoudre ce problème afin d'en arriver à un accord pour que les divers intervenants

[Texte]

diverse components of the agricultural industry in Canada might best be served by a formula or a system other than that which is enshrined in this clause, but that has not materialized.

• 2055

Mr. Chairman, in Part IV of the bill we have established a procedure for a very elaborate review process to take place, which will, among other things, review the appropriateness of this proposed act respecting the apportionment of cost increases between the government and the shippers of grain for the years beyond 1985-1986. It will take into consideration the trends of incomes of producers and the relationship between the transportation costs borne by the producers and the price of grain and the economic situation the producers find themselves in vis-à-vis other sectors of the economy. So in many respects the review really undertakes to examine what in fact is being put in place by this legislation.

The other part of it deals with the appropriateness of the method of payment. That as well covers the period beyond 1985-1986. Of course, further on the advisability of the system of awards and sanctions and the appropriateness of the rate-making methodology . . .

So we have there a very elaborate review process, which, if it is to have any meaning and if it is to be considered in any genuine way, should find a bill that is reciprocal in nature to the extent that it could accommodate any changes or recommendations that may flow therefrom.

Above and beyond that, Mr. Chairman, the new minister has come before this committee and laid before us a proposed amendment which will establish an inquiry under the Inquiries Act which will have very broad powers. When one looks again at the powers of commissioners appointed under the Inquiries Act, we find that these people have the power to summon before them any witnesses and require them to give evidence on oath, or on a solid affirmation that they are persons entitled to affirm in civil matters, orally or in writing, and to produce such documents and things as the commissioners deem requisite to the full investigation of the matters which they are being appointed to examine. The commissioners have the same power to enforce the attendance of a witness and to compel them to give evidence as is vested in any court of record in civil cases. So it is a very high-powered review. Essentially the obligation of this inquiry under the Inquiries Act is to examine all matters that in its opinion pertain to the method of payment in grain transportation that would be most conducive to agriculture development in Canada, and more particularly in the western division.

Mr. Chairman, the point I want to make in moving this amendment is that if the review process is to have any meaning, if it is to have any significance whatsoever, it is pretty important, I think, that the corresponding permissive clause be incorporated into this bill to allow for a modification of this particular system of payment at some future date.

[Traduction]

de l'industrie agricole canadienne soient servis le mieux possible grâce à une formule ou à une méthode autre que celle qui se trouve entérinée dans le présent article, mais on n'a jamais réussi à y parvenir.

Monsieur le président, à la partie IV du projet de loi, nous avons prévu une procédure pour une méthode de révision très complexe qui, entre autres choses, permettra de revoir à quel point ce projet de loi qu'on nous propose peut être approprié concernant la proportion des augmentations de coût à attribuer au gouvernement et aux expéditeurs de grain pour les années suivant la période 1985-1986. On y tient compte des fluctuations de revenus des producteurs ainsi que de la relation qui existe entre les coûts de transport qui leur sont appliqués et le prix du grain, sans oublier la situation économique dans laquelle se trouvent les producteurs eu égard à d'autres secteurs de l'économie. Donc, à bien des égards, cette révision sert à étudier ce que l'on met en place grâce à cette loi.

Dans l'autre partie, on traite de l'à-propos de la méthode de paiement. Cela aussi couvre cette période qui se prolonge au-delà de 1985-1986. Évidemment, un peu plus loin, sur l'opportunité du système de récompenses et de punitions et l'à-propos de la méthodologie de fixation des taux . . .

Donc, nous avons ici une procédure très complexe de révision qui, si on veut qu'elle signifie quoi que ce soit et si on veut l'étudier de façon sérieuse, devrait se trouver dans un projet de loi qui soit de nature réciproque dans la mesure où on pourrait y accommoder toute modification ou recommandation qui pourrait en découler.

Bien au-delà de ça, monsieur le président, le nouveau ministre est venu nous proposer, à notre Comité, un amendement qui permettrait la tenue d'une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes et qui pourrait se faire en vertu de pouvoirs très étendus. Quand on voit les pouvoirs qu'ont les commissaires nommés en vertu de la Loi sur les enquêtes, nous trouvons que ces gens ont le pouvoir de faire témoigner qui ils veulent en exigeant que le témoignage soit donné sous serment, ou l'équivalent, que ces derniers ont le droit d'affirmer en matière civile, oralement ou par écrit, et de donner tels documents et autres effets que les commissaires croient nécessaires afin de mener une pleine et entière enquête sur le sujet dont on les a saisis. Les commissaires ont le pouvoir d'obliger un témoin à comparaître et à témoigner, le même pouvoir qu'on accorde à une cour d'archives pour les causes civiles. Donc, c'est une révision on ne peut plus sérieuse. Essentiellement, en vertu de la Loi sur les enquêtes, il faut que, grâce à cette enquête, on étudie tous les sujets qui, de l'avis des intéressés, se rapportent aux méthodes de paiement en matière de transport de grain et qui encourageraient le mieux l'agriculture au Canada et plus particulièrement dans l'Ouest.

Monsieur le président, ce que je veux faire en proposant cet amendement, c'est que l'on comprenne que si cette révision doit avoir une signification quelconque, il est très important, à mon avis, que l'article habilitant correspondant soit inclus dans le présent projet de loi afin de permettre une modification de cette méthode particulière de paiement à une date future.

[Text]

I will be moving further amendments as we go on, but particularly to Clause 58, to complete what I am setting out to do in this particular clause. But essentially what I am proposing here is the incorporation of a permissive clause which would allow at some future date a decision by Governor in Council to look at and consider other forms of payment.

• 2100

Mr. Chairman, I think you are well aware that we in our party have advocated support for a producer alternative, or a freedom-of-choice option, two options of which have been developed under that particular principle, one by the Government of Alberta and another one by the Manitoba Farm Bureau. Both, I believe, are worthy of consideration. I do not think anyone has suggested for one minute that either one of the two propositions is perfect, but they do demonstrate that there are individuals and organizations who feel strong enough about this issue that they have invested a great deal of time and effort and expertise in trying to develop and hone a system that would give the producers a different option from the one that is contained in this bill.

So, Mr. Chairman, I advance this amendment for the consideration of members with the hope that they will consider it on the basis that perhaps at some future time, and particularly after the review, there may be a desire to look at an alternative method of payment, or a combination of the existing method of payment and some other arrangement. But I think while we are dealing with this piece of legislation, which really in effect dismantles an 87-year-old regime—it may be a long time before Parliament in its wisdom sets out to deal with this piece of legislation in the future, and it would only seem to me appropriate, in the interest of providing the necessary framework to do the job, to provide a mechanism wherein adjustments could be made to meet changing times and conditions, and the different profile, perhaps, of agriculture in some future day.

The amendment that I am moving, Mr. Chairman, reads as follows: that Bill C-155 be amended on page 29 by deleting Clause 55.(1) and substituting the following therefor:

55.(1) Subject to any regulations promulgated by the Governor in Council pursuant to Section 58, and subject to section 21 and subsections 55.(2) and (3), the Minister shall, in respect of the 1983-1984 and subsequent crop years, pay to the railway companies the Crow benefit plus the government contributions to cost increases.

I think that in substance does not change very much the intention of Clause 55, except that it does combine with amendments which I will move in Clause 58.(1) and 58.(1)(a)—amendments which will have the effect of providing that kind of permissive vehicle, which I think is not only warranted but should be supportable by all members in this committee.

The Chairman: I guess I should advise members now that with this amendment, as with others, I am grappling with the

[Translation]

Je vais proposer d'autres amendements au fur et à mesure de nos délibérations, mais surtout à l'article 58, afin de parachever l'oeuvre que je veux tenter d'accomplir dès le présent article. Cependant, ce que je propose maintenant, essentiellement, c'est l'inclusion d'un article habilitant qui permettrait, à une date future, que le gouverneur en conseil décide d'étudier d'autres méthodes de paiement.

Monsieur le président, vous n'êtes pas sans savoir que notre parti préconise d'accorder le choix aux producteurs, ou la liberté de choix, deux options établies en vertu de ce principe, l'une par le gouvernement albertain et l'autre par le *Manitoba Farm Bureau*. Je pense que les deux méritent d'être étudiées. Personne n'a prétendu un seul instant que l'une ou l'autre de ces propositions étaient parfaites, mais elles montrent qu'il y a des particuliers et des organisations ayant des opinions suffisamment fortes à ce sujet pour y avoir investi beaucoup de temps, d'efforts et d'expertise afin d'essayer d'établir et de mettre au point un système qui accorderait aux producteurs une option différente de ce qui est contenu dans ce projet de loi.

Donc, monsieur le président, je sou mets cet amendement aux membres du Comité pour qu'ils l'étudient espérant qu'ils tiendront compte du fait que à l'avenir, et surtout après l'examen, on désirera peut-être étudier une autre méthode de paiement ou une combinaison des méthodes de paiement existantes et un autre arrangement. Toutefois je pense qu'il serait approprié au moment où nous étudions ce projet de loi, qui met fin en fait à un régime vieux de 87 ans... et il faudra peut-être attendre longtemps avant que le Parlement se décide à étudier à nouveau ce projet de loi, aussi il me semble opportun, pour avoir la structure nécessaire à ce travail, de prévoir un mécanisme d'ajustement capable de répondre au changement des conditions et des époques, et à la situation peut-être différente de l'agriculture à cette époque.

Monsieur le président, l'amendement que je propose se lit comme suit: que le projet de loi C-155 soit modifié par la suppression du paragraphe 55.(1), à la page 29, et remplacé par ce qui suit:

55.(1) Sous réserve des règlements promulgués par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 58, et sous réserve des dispositions de l'article 21 et des paragraphes 55.(2) et (3), le ministre verse aux compagnies de chemins de fer pour la campagne agricole 1983-1984 et les suivantes, la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts.

En substance je pense que cela ne modifie pas beaucoup l'objet de l'article 55, sauf que cela est lié à des amendements que je proposerai à l'article 58.(1) et 58.(1)(a)... amendements qui auront comme effet de fournir ce genre de mécanisme souple, qui d'après moi est non seulement justifié mais devrait également être appuyé par tous les membres du Comité.

Le président: Je présume que je devrais aviser les membres au sujet de cet amendement, comme pour d'autres, je suis aux

[Texte]

procedural admissability. I would be interested in hearing the members' arguments thereon as well. I think that was part of what Mr. Mazankowski was doing in his comments, and I listened carefully to him.

Mr. Mazankowski: I appreciate that very much, Mr. Chairman. I would just want to re-emphasize and re-urge your consideration of the fact that this is permissive in nature and it allows the Governor in Council latitude. It does not tie anyone at all. It broadens and perhaps give the bill a broader potential thrust than that which is incorporated in it, because it certainly does not direct a different method of payment to be incorporated. It is simply the same thing as we did in the question of the trucking industry, where we allowed the administrator to enter into contractual arrangements with the trucking industry to facilitate the movement of grain. But that again was a "may" and not a "shall", and this particular thrust is on the same line. It is may, totally permissive. I think the Governor in Council would want that . . .

• 2105

The Chairman: That is not what the copy I have says . . .

Mr. Mazankowski: Yes, but I think when one combines it with Clause 55, the Governor in Council may, and I think those are the . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, if I may say something on the procedural . . .

The Chairman: I will get to you. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. First, if I could comment, which might help you to make your ruling, and if you do rule it in order I have certain questions I would like to ask the mover. Last Tuesday Mr. Mazankowski was kind enough to give advance notice to the committee of the kinds of amendments that he would be moving and we certainly appreciated that. This was one of the amendments that he said he would move. The only difference is in that amendment he said:

the Minister shall in respect of each of the crop years, 1983-84 to 1985-86, pay to the railway companies the Crow benefit plus the government's share of cost increase.

It was a sort of sunset clause. Here, it is sort of open and I would like to hear from Mr. Mazankowski why there is a difference between the motion that he intended to move and the present one. When he served notice that he would move that amendment, Mr. Chairman, in the explanatory notes, and I think you have a copy of it, Mr. Mazankowski says:

. . . government to pay the Crow benefit plus the government's share of the cost increases. No producer payment increases under this bill.

I think the mover made it very clear that there would be no producer increases under this bill. And that, Mr. Chairman,

[Traduction]

prises avec la question de leur recevabilité. Également je serais intéressé à entendre les arguments des membres à ce sujet. Je pense que c'est ce qu'a fait en partie M. Mazankowski dans ses commentaires, et je l'ai écouté attentivement.

M. Mazankowski: J'apprécie beaucoup cela, monsieur le président. Je veux insister à nouveau et souligner que cette disposition est par nature souple et qu'elle donne toute latitude au gouverneur en conseil. Cela ne lie personne. Elle élargit le champ d'application et donne un plus grand potentiel d'action au projet de loi que ce qu'il contient présentement, car on ne stipule pas qu'une méthode différente de paiement doit être incorporée. C'est exactement la même chose que nous avons faite dans le cas de l'industrie du camionnage où nous avons permis à l'administrateur de conclure des arrangements contractuels avec cette industrie dans le but de faciliter le transport du grain. Mais encore une fois c'était un «peut» et non un «doit», et cet amendement est dans la même veine. C'est très souple, on dit qu'il peut. Je pense que le gouverneur en conseil voudra . . .

Le président: Ce n'est pas ce qu'il y a sur la copie que j'ai . . .

M. Mazankowski: Oui, mais lorsque l'on relit cela à l'article 55, le gouverneur en conseil peut, et je pense que ce sont là . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, si je puis dire quelque chose sur la procédure . . .

Le président: Votre tour viendra. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. D'abord je voudrais faire un commentaire qui pourrait vous aider à prendre une décision et si vous jugez l'amendement recevable, j'ai certaines questions à poser au proposeur. Mardi dernier, M. Mazankowski a eu la gentillesse d'aviser le Comité du genre d'amendement qu'il proposerait, et nous apprécions certainement cela. Il s'agit de l'un des amendements qu'il a dit qu'il proposerait. La seule différence, c'est que dans cet amendement, il dit:

Le ministre verse aux compagnies de chemin de fer pour la campagne agricole de 1983-1984 et 1985-1986 la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts.

C'était en quelque sorte une disposition limitée. Mais l'amendement qu'il présente est plutôt ouvert, et j'aimerais demander à M. Mazankowski la raison de cette différence entre la motion qu'il avait l'intention de présenter et celle qu'il présente. Lorsqu'il a donné son avis de motion sur cet amendement, monsieur le président, dans ses notes explicatives dont vous devez avoir une copie, M. Mazankowski disait:

. . . le gouvernement verse la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts. Il n'y a aucune augmentation des paiements des producteurs en vertu de ce projet de loi.

Je pense que le proposeur a dit très clairement qu'il n'y aurait aucune augmentation aux producteurs en vertu de ce

[Text]

clearly does go against the intent of this bill. This might help you in deciding to rule it in order or out of order. Then I could come back to ask further questions or perhaps you would like me to pursue the questioning now.

The Chairman: I would like to hear the argument with regard to the permissibility.

Mr. Mazankowski: I would like to respond briefly to Mr. Flis, because I think it might help the debate.

The Chairman: All right. Go ahead.

Mr. Mazankowski: The amendment that you were given was simply a rough draft. It was considered to provide the utmost in flexibility, in latitude to the Governor in Council. It was left on that basis. It still leaves it totally in the hands of the Governor in Council and his ability to promulgate regulations.

On the other point, this really has nothing to do with the level of producer payments. The government has x hundreds of millions of dollars that it is going to distribute under this bill, through the method of payment directly to the railroads. I think we are beyond the section dealing with rates, the producer's share and the government's share. We are now talking about the Crow benefit and the government's share of the additional freight rate cost, their portion of it.

I am not advancing a new proposition at all. I am simply leaving the door open, leaving the latitude, subject to the discretion of the Governor in Council upon completion—naturally, upon completion . . . of the studies that are going to be undertaken either through this Clause 59, or through the commission of inquiry.

I would assume that, if there were recommendations that were advanced that may run contrary to the method of payment as enshrined in Clause 55.(1), the Governor in Council would probably want to have that kind of latitude to modify that. I simply am advancing that proposal to allow for that kind of flexibility and accommodation.

Mr. Flis: Can I pursue my questioning, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

• 2110

Mr. Flis: It is not all going to pertain to procedure but more to policy.

It seems to me when I am sitting in the House of Commons I hear debate after debate in which the mover and other members on his side of the House are blasting the government for passing so many things by a simple order in council. Here we are talking about regulations respecting payments. We are talking about holdbacks, payback of the holdbacks in the subclauses the mover refers to. I would like to ask the mover: Does he honestly want to put an important topic like discussing method of payments, which is so controversial, strictly through a process of an order in council?

[Translation]

projet de loi. Cela, monsieur le président, va clairement à l'encontre du projet de loi. Cela peut vous aider à décider s'il est recevable ou irrecevable. Je pourrais revenir par la suite afin de poser mes autres questions ou bien voulez-vous que je le fasse tout de suite.

Le président: J'aimerais entendre l'argument touchant la question de souplesse.

M. Mazankowski: J'aimerais répondre brièvement à M. Flis, car je pense que cela peut être utile dans la discussion.

Le président: Très bien. Allez-y.

M. Mazankowski: L'amendement que vous avez reçu était simplement une ébauche visant à donner le plus de souplesse, et de latitude possible au gouverneur en conseil. À cet égard il n'y a rien de changé, toute la question est toujours entre les mains du gouverneur en conseil en vertu de son pouvoir de promulguer les règlements.

Sur l'autre aspect, ceci n'a absolument rien à voir avec le niveau des paiements des producteurs. En vertu de ce projet de loi le gouvernement distribuera directement aux chemins de fer des centaines de millions de dollars par le truchement de cette méthode de paiement. Je pense que nous avons passé l'article visant les tarifs, la part des producteurs et la part du gouvernement. Il est maintenant question des subventions du Nid-de-Corbeau et de la contribution de l'État pour les coûts additionnels de transport.

Il ne s'agit pas du tout d'une nouvelle proposition. Je laisse simplement la porte ouverte, je donne une certaine latitude au pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil une fois terminées, naturellement, les études qui seront entreprises soit en vertu de l'article 59 ou par la commission d'enquête.

Je présume que si des recommandations proposées étaient contraires à la méthode de paiement inscrite à l'article 55.(1), le gouverneur en conseil voudrait probablement disposer de ce genre de latitude pour pouvoir modifier cela. Je fais cette proposition simplement pour donner ce genre de latitude et de souplesse.

M. Flis: Monsieur le président, je continue à poser mes questions?

Le président: Oui.

M. Flis: Elle ne porte pas toutes sur la procédure mais davantage sur la politique.

Il me semble que lorsque je suis à la Chambre des communes, j'entends débat après débat au cours duquel le proposeur et d'autres membres de son parti attaquent le gouvernement parce que celui-ci adopte tellement de choses par simple ordonnance en conseil. Ici, il est question de règlements visant les paiements. Dans le paragraphe auquel le proposeur fait allusion, il est question de la retenue du versement et du déblocage de la retenue. Alors je demande au proposeur: Veut-il honnêtement qu'un sujet aussi important que la discussion des méthodes de paiement, qui est très controversé, se fasse strictement par le truchement d'un décret en conseil?

[Texte]

Mr. Mazankowski: If the review process is going to have any meaning, and if you are going to enhance the integrity of the review process, you are naturally going to want to put in enabling legislation to incorporate that. I happen to know and I happen to firmly believe that this bill was drafted with the intention of having some form of producer payment, and that is why you have provisions rather elaborately outlined to allow the Governor in Council to make regulations. I did not put it in there in the first place. It is there. I am simply saying if the Governor in Council is going to be empowered to make regulations let it be empowered to make regulations that will serve the interests of agriculture and not its own selfish political interests.

Mr. Flis: To help us procedurally, Mr. Chairman, could Mr. Mazankowski indicate to the committee what amendments he has for the other subclauses he is referring to?—because he did mention he has amendments to those too.

Mr. Mazankowski: Surely. Certainly.

Mr. Flis: It is pretty difficult to make a decision on this amendment if we do not know what the . . .

Mr. Mazankowski: I can hand them out, Mr. Chairman; but if you would like I could just read them into the record.

The other amendment would be in Clause 58.(1) on page 31 by deleting lines 15 to 17. Those are the first two lines in Clause 58.(1) having to do with regulations respecting payments.

Do you have it, Mr. Flis?

Mr. Flis: Yes.

Mr. Mazankowski: I am proposing to delete lines 15 to 17 and to incorporate therein the following:

58.(1) Notwithstanding Section 55, regulations may be made prescribing payments and the Governor in Council may make regulations prescribing

and on down.

Then in Clause 58.(1)(a)—that would be in line 18 . . .

Mr. Flis: I am sorry . . . ?

Mr. Mazankowski: Right on the same page at line 18.

Mr. Flis: I think your previous one just deleted that, did it not? You said 15 to . . . ?

Mr. Mazankowski: Lines 15 to 17.

Mr. Flis: I am sorry; go ahead, please.

Mr. Mazankowski: Then in Clause 58.(1)(a) I would propose that that paragraph read as follows with the amendment:

(a) the manner and the parties to whom payments under this Part shall be made;

Mr. Flis: All right.

Mr. Mazankowski: The three round out the package.

[Traduction]

M. Mazankowski: Si le processus d'examen doit avoir une signification quelconque et si vous voulez en améliorer l'intégrité, vous voudrez naturellement adopter une loi habilitante incorporant cela. Je sais et je crois fermement que ce projet de loi a été rédigé avec l'intention d'avoir une forme quelconque de paiement pour les producteurs et c'est pourquoi vous avez des dispositions très détaillées afin de permettre au gouverneur en conseil de faire des règlements. Ce n'est pas moi qui l'ai mis là, cela y était déjà. J'ai dit simplement que si le gouverneur en conseil a le pouvoir de faire des règlements, alors qu'il ait le pouvoir de faire des règlements qui serviront l'intérêt de l'agriculture et non seulement ses propres intérêts politiques égoïstes.

M. Flis: Monsieur le président, pour nous aider sur la question de procédure, M. Mazankowski pourrait-il dire au Comité quels sont ces amendements aux autres paragraphes auxquels il a fait allusion? Car il a dit qu'il avait également des amendements à ces autres paragraphes.

M. Mazankowski: Oui, certainement.

M. Flis: Il est très difficile de prendre une décision sur cet amendement sans savoir ce que . . .

M. Mazankowski: Je peux les distribuer, monsieur le président, mais si vous voulez, je peux certainement les lire pour la bonne forme.

L'autre amendement porterait sur l'article 58.(1) à la page 31 qui vise à abroger les lignes 14 et 15. Ce sont les deux premières lignes de l'article 58.(1) portant sur les règlements relatifs aux versements.

Est-ce que vous y êtes, monsieur Flis?

M. Flis: Oui.

M. Mazankowski: Je propose de retrancher les lignes 14 et 15 pour les remplacer par ce qui suit:

58.(1) Nonobstant l'article 55, le gouverneur en conseil peut, par règlements, prescrire les paiements et

et ainsi de suite.

Ensuite à l'article 58.(1)a—ce serait la ligne 16 . . .

M. Flis: Qu'est-ce que vous dites?

M. Mazankowski: À la ligne 16, sur la même page.

M. Flis: Votre amendement précédent ne la retranchait-elle pas? Vous avez dit 14 et . . . ?

M. Mazankowski: Les lignes 14 et 15.

M. Flis: Je m'excuse, allez-y, je vous en prie.

M. Mazankowski: Ensuite à l'alinéa 58.(1)a), je proposerais que le paragraphe modifié se lise comme suit:

a) prévoir les modalités des versements visés à la présente partie et ceux à qui ils seront faits;

M. Flis: Très bien.

M. Mazankowski: Les trois complètent le tout.

[Text]

Here again, Mr. Chairman, it is strictly permissive, accommodating, providing the kind of flexibility that I think a piece of legislation that would hopefully withstand the test of time would want to contain.

Mr. Flis: Again, Mr. Chairman, I am glad you are in the Chair and I am on this side because again going back to Mr. Mazankowski's explanation of last Tuesday for that very clause . . . no producer payment increase under this bill.

Mr. Mazankowski: This has nothing to do with producer payments, Mr. Chairman. I wish Mr. Flis would . . .

Mr. Flis: Clause 58 contains regulations respecting payments.

Mr. Mazankowski: The payments are in a different context. The payments in this context are the global payments of the Crown benefit plus the additional costs which the government would incur as a result of the increased charges to the railroads. Those amendments are all defeated anyway, Mr. Flis, so we are really back to the bill as it now exists, and these particular amendments deal with the bill as it now exists.

• 2115

Mr. Flis: I would like to hear from Mr. Lefebvre, Mr. Chairman, if such a clause were accepted, whether this would not go against the whole philosophy and principle of Bill C-155. I have not had time to study it too carefully, so I would like to get a legal opinion on that. In my quick review of it, it seems to me that is exactly what this clause would do, with the amendment to the others.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, my understanding of Mr. Mazankowski's amendment is that the Governor in Council could, if he wanted to, change the method of payment to railways to a method of payment to railways and others, or only to others, or to change, to the extent that the Governor in Council wished, the recipients of the payments in this bill that, according to the present bill, have to be made to the railways.

The Chairman: Mr. Lefebvre, would the proposed amendment have the effect of negating Clause 55(3)?

An hon. Member: We have not come to that yet.

The Chairman: I am sorry, Clause 54(3).

Mr. D. Lefebvre: I do not think it has necessarily a relationship, Mr. Chairman.

The Chairman: I have another question or two later on. Are you finished, Mr. Flis?

Mr. Flis: Yes.

The Chairman: All right. Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Are we still discussing the admissibility of the motion, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

[Translation]

Je le répète, monsieur le président, c'est strictement pour donner au projet de loi le genre de souplesse qu'il doit avoir à mon avis s'il doit passer l'épreuve des années.

M. Flis: Encore une fois, monsieur le président, je suis heureux que vous présidiez et que je sois de ce côté-ci car pour revenir à l'explication fournie par M. Mazankowski mardi dernier sur cet article même, aucune augmentation des paiements des producteurs en vertu de ce projet de loi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela n'a rien à voir avec les paiements effectués par les producteurs. Je souhaite que M. Flis . . .

M. Flis: L'article 58 contient des règlements visant les paiements.

M. Mazankowski: Les paiements se situent dans un contexte différent. Dans ce cas-ci, il s'agit des versements globaux de la subvention du Nid-de-Corbeau plus les coûts additionnels engagés par le gouvernement suite à l'augmentation des frais imputables aux chemins de fer. De toute façon, monsieur Flis, ces amendements sont tous battus, nous en sommes donc au projet de loi tel qu'il existe présentement et ces amendements portent sur le projet de loi tel qu'il existe.

M. Flis: Je voudrais que M. Lefebvre nous dise, monsieur le président, si l'article va à l'encontre de la philosophie et du principe du projet de loi C-155? Comme je n'ai pas eu le temps de l'étudier en profondeur, je voudrais avoir une opinion juridique. J'ai l'impression, après l'avoir lu rapidement, que c'est exactement ce qu'il ferait, en conjonction avec l'amendement qui serait apporté aux autres articles.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Si je comprends bien, M. Mazankowski propose que le gouverneur en conseil puisse, s'il le désire, modifier la modalité selon laquelle les subventions sont versées aux chemins de fer, pour que les subventions soient versées aux chemins de fer et à d'autres, ou seulement à d'autres, ou modifier, s'il le désire, l'attribution des versements qui doivent, en vertu du présent projet de loi, être effectués aux chemins de fer.

Le président: Pouvez-vous nous dire, monsieur Lefebvre, si l'amendement abrogerait le paragraphe 55.(3)?

Une voix: Nous ne sommes pas encore rendus là.

Le président: Je m'excuse. Il s'agit du paragraphe 54.(3).

M. D. Lefebvre: Pas forcément, monsieur le président.

Le président: J'ai quelques autres questions que je poserai plus tard. Avez-vous terminé, monsieur Flis?

M. Flis: Oui.

Le président: Très bien. Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Est-il toujours question de la recevabilité de la motion, monsieur le président?

Le président: Oui.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): As I understand what the motion is, it takes away the certainty that payments in the future must be paid directly to the railways, and opens up the possibility that payments of the Crow benefit be paid to other system participants in the future. I hardly think, Mr. Chairman, you could argue that something that creates a discretionary power out of what was a certain power, goes against the principle of the bill.

The Chairman: Explain how it is discretionary.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, the discretionary is that the minister, under Mr. Mazankowski's amendment, would have the authority to determine how the funds "could" flow, as opposed to the bill, which says that the funds "must" flow to the railways. Now, the purpose of this bill is not to pay money to the railways; The intent is to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain. How that is accomplished is a secondary item to the purpose of the bill. So, I think you could raise substantive arguments against the proposal that Mr. Mazankowski has made. I do not really think you can argue that a relatively minor change in the way in which the decision as to where the funds flow goes against the whole principle and purpose of the bill.

I would argue that whatever one may think of the proposal that has been put forward, on a procedural basis, the Chair should sustain it.

The Chairman: Well, Mr. Reid, if I may ask you a question or two. I am having trouble to see where the proposed amendment by Mr. Mazankowski is permissive when it says, the minister "shall" pay to the railway companies—I do not see how it changes the method of payment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): What it does, as the clause states, in 55.(1):

subject to regulations promulgated by the Governor in Council pursuant to Section 58 and subject to Section 21, the minister shall pay to the railway companies the Crow benefit plus the government contribution to cost increases.

What that means, in effect, is that the bill is saying that the minister shall pay after an order in council is issued to the railways. But it does not say that the minister shall pay to the railways forever. It means subject to order in council. So the final authority as to where the money shall flow rests in a delegated authority from this proposed act to the Governor in Council.

• 2120

Mr. Neil: And is permissive.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And consequently on that basis is permissive. The "shall", as I understand it, says that the minister must pay the money; which I think there would be unanimity in the committee to agree to, having gone this far in

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je crois comprendre que, si la motion est adoptée, la subvention ne sera pas forcément versée directement aux chemins de fer et qu'elle prévoit la possibilité qu'à l'avenir, la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée à d'autres participants. Je ne crois pas que l'on puisse prétendre, monsieur le président, qu'une disposition qui fait, d'un pouvoir certain, un pouvoir discrétionnaire, aille à l'encontre du principe du projet de loi.

Le président: Je voudrais que vous m'expliquiez en quel sens ce pouvoir est discrétionnaire.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est discrétionnaire en ce sens que, si l'amendement de M. Mazankowski était adopté, le ministre serait autorisé à déterminer de quelle manière les subventions «pourraient» être versées aux chemins de fer, alors que le projet de loi stipule que les subventions «doivent» être versées aux chemins de fer. Le but du projet de loi, ce n'est pas de verser des subventions aux chemins de fer, mais de faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain dans l'Ouest. Les modalités sont secondaires. On pourrait, je crois, trouver des arguments très solides pour justifier le rejet de l'amendement proposé par M. Mazankowski. Mais je ne crois pas que l'on puisse prétendre qu'en modifiant légèrement les modalités selon lesquelles on décide de l'attribution des subventions, on va à l'encontre du principe et des objectifs du projet de loi.

Je crois donc que, indépendamment de ce que l'on peut penser de l'amendement qui a été proposé, le président devrait le déclarer recevable.

Le président: Permettez-moi, monsieur Reid, de vous poser quelques questions. J'ai du mal à comprendre dans quel sens l'amendement de M. Mazankowski donne un choix, car il stipule que le ministre «verse» aux chemins de fer... Je ne vois pas en quoi cela modifie les modalités de paiement.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il propose ce qui suit:

sous réserve des règlements promulgués par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 58, et sous réserve des dispositions de l'article 21, le ministre verse aux compagnies de chemin de fer la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts.

En fait, le projet de loi dit que le ministre doit payer une fois qu'un décret en conseil a été émis aux chemins de fer. Mais cela ne veut pas dire que le ministre doit automatiquement payer les chemins de fer, puisqu'il faut un décret du conseil. La décision finale concernant la destination de ces fonds repose sur le gouverneur en conseil en vertu des pouvoirs que lui confère le projet de loi.

M. Neil: Et c'est facultatif.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et en conséquence, c'est facultatif. Le «doit», si je comprends bien, signifie que le ministre doit verser un montant, ce qui doit sûrement faire l'unanimité au sein du comité, puisque nous en sommes là.

[Text]

the bill. But where it shall flow is a question that is left open to the Governor in Council.

An hon. Member: Shall pay the money to the railways unless otherwise directed.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Exactly. My colleague Mr. Bockstael has put it in better words than I have, or perhaps even than Mr. Mazankowski has, when he said, in an aside, that the money shall be paid to the railways unless otherwise directed.

The Chairman: What happens after 1983-1984?

Mr. Bockstael: In subsequent years.

The Chairman: All right, fine.

Mr. Mazankowski: That was precisely with the 1985-1986 incorporated—in the original draft it was somewhat tied to the review, but we did not want to be married specifically to the review. We found that that might be too restrictive. So it does provide for subsequent years beyond that. That is precisely why the one we are dealing with now is somewhat different from the first cut.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, in addition to the fact that the amendment moves the power to control the method of payment from Parliament to the Governor in Council, there is another element of this bill that makes it difficult for this formula to work, as it presently stands. It is the fact that the bill prescribes the rates to be paid by the producers. If you shift the method of payment without shifting the responsibility of the producers to pay a rate, any payment to producers would have the effect of decreasing the amount paid by the producers to ship the grain.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: On Mr. Lefebvre's comment, what he is saying, then, is that regardless of what the previous minister and the present minister have said, it is just verbiage, the way the bill is written; it means absolutely nothing.

An hon. Member: The review is meaningless.

Mr. McKnight: The review is completely and utterly, totally meaningless, Mr. Chairman, if that is the interpretation the government puts on it.

Mr. Chairman, if that is the meaning, I think we have been—I would not say deliberately misled, but certainly things have not been made clear to committee members as we proceeded with this bill—and indeed, Mr. Chairman, accepting what two ministers of the Crown have told this committee: they were willing to review—and not just told this committee, Mr. Chairman; have told associations, organizations, and producers throughout Canada—that they were willing to do in the review process. They were actually saying, Mr. Chairman, they were willing to review it; but there is nothing in the bill that will allow them to implement any change, period, unless the bill is revamped.

The Chairman: Mr. Kroeger.

[Translation]

Mais la destination de ces fonds repose sur une décision du gouverneur en conseil.

Une voix: Doit verser le montant aux chemins de fer, sauf avis contraire.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Exactement. Mon collègue M. Bockstael a exprimé ma pensée mieux que moi, ou peut-être mieux que M. Mazankowski lorsqu'il a dit, en aparté, que l'argent devait être payé aux chemins de fer, à moins d'avis contraire.

Le président: Qu'arrive-t-il après 1983-1984?

M. Bockstael: Dans les années suivantes.

Le président: Très bien. D'accord.

M. Mazankowski: C'était précisément la raison pour laquelle nous ne tenions pas, dans la version originale, à lier spécifiquement cela au processus d'examen de 1985-1986. Nous estimions que cela risquait d'être trop limitatif. Donc cette disposition est applicable pour les années subséquentes. C'est précisément pourquoi la disposition dont nous discutons actuellement est quelque peu différente de la première.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, l'amendement a pour effet de faire passer le pouvoir de contrôle sur la méthode de paiement du Parlement au gouverneur en conseil, mais il y a un autre élément du projet de loi qui rend l'application de cette formule difficile. Cette difficulté tient au fait que le projet de loi prescrit les taux payables par les producteurs. Si vous modifiez la méthode de paiement sans apporter de changements aux taux devant être payés par les producteurs, tout paiement versé aux producteurs aura pour effet de réduire le montant payé par eux pour le transport du grain.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: D'après ce que M. Lefebvre vient de dire, c'est que peu importe ce que l'ancien ministre ou le ministre actuel ait pu déclarer, c'est du verbiage, la façon dont le projet de loi est rédigé, cela ne signifie absolument rien.

Une voix: L'examen est tout à fait inutile.

M. McKnight: L'examen est complètement et absolument inutile, monsieur le président, si telle est l'interprétation du gouvernement.

Monsieur le président, s'il en est ainsi, je pense que nous avons été, je ne dirais pas délibérément induits en erreur, mais disons que les choses n'ont certainement pas été exposées de la façon la plus claire aux membres du Comité pendant l'étude du projet de loi; en fait, monsieur le président, les membres du Comité ont pris la parole de deux ministres de la Couronne qui leur ont dit qu'ils étaient prêts à procéder à un examen du système; ils l'ont dit non seulement au Comité, monsieur le président, mais aussi aux associations, organismes et producteurs de tout le pays. Ils ont déclaré qu'ils étaient prêts, monsieur le président, à revoir le système, mais à moins que le projet de loi ne soit révisé en profondeur, aucune disposition ne leur permet d'appliquer des changements.

Le président: Monsieur Kroeger.

[Texte]

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think it has been clear from the outset that to implement the outcome of the review in a number of critical areas would require legislative change. Those areas are spelled out in Clause 59 and have been explicit ever since the bill was tabled in Parliament. For example, 59.(a) refers to the apportionment of cost increases between the Government of Canada and the shippers of grain after 1985-1986. Clearly that would require legislative amendment. Clause 59.(b) is therefore consistent with (a), in that it too would require legislative amendment to be implemented; and so also for (d). So it has been the case from the outset that if the review led to conclusions that important changes, important deviations from what is provided for in this bill, were appropriated in the eyes of the government of the day, that government would have to present legislative proposals to Parliament to change the regime.

• 2125

The Chairman: Mr. Flis, and then Mr. Reid.

Mr. Flis: Mr. Chairman, after listening to Mr. Mazankowski's explanation and to the explanations given by my colleagues Mr. Reid and Mr. Bockstael, I think I would accept their opinion that procedurally this amendment is acceptable. I would find it very difficult for us to support it, for obvious reasons; but I think procedurally I am convinced that it is acceptable.

The Chairman: Mr. Reid.

Oh, you were not finished?

Mr. McKnight: No.

The Chairman: Oh, well, I am sorry for cutting you off.

Mr. McKnight: That is all right. I would not let you forget, sir.

The Chairman: I should have known better.

Proceed.

Mr. McKnight: With the intervention now by the parliamentary secretary that he finds it in order, part of my comments, Mr. Chairman . . . Although I am not sure you will be able to agree with the parliamentary secretary, I would hope that you would. If the chairman feels it is in order, it is only an enabling . . . and I think, Mr. Chairman, that when we come to Clause 59, from what Mr. Lefebvre and Mr. Kroeger have said, Clause 59.(a), (b), (c) and (d) can be amended to facilitate the intent of Mr. Mazankowski's motion. If there is willingness on behalf of the government members to accept this proposal, which is enabling only, it could be that amendments could be made in Clause 59.(a), (b), (c) and (d) that would enable the enabling clause that we are asking to be placed in to take place.

Is that possible, Mr. Kroeger? Would it be possible in Clause 59.(a), (b), (c) and (d), when we come to those paragraphs of the bill, that they could be worded in such a way as to let what we want to enable the minister and Governor in Council to do and what the ministers of the Crown have come

[Traduction]

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense qu'il a été établi clairement dès le début que, pour appliquer les conclusions du processus d'examen dans un certain nombre de domaines critiques, il faudrait procéder à des changements législatifs. Ces domaines sont énoncés à l'article 59 et ont toujours été bien explicites depuis que le projet de loi a été déposé au Parlement. Par exemple, le paragraphe 59.a) parle de la répartition des augmentations de coûts entre l'État et les expéditeurs de grain après 1985-1986. Cela nécessiterait évidemment un amendement à la loi. Le paragraphe 59.b) est donc conforme au paragraphe a), en ce sens qu'il nécessiterait lui aussi un amendement, et c'est la même chose pour le paragraphe d). Alors, il a toujours été clair que si l'examen concluait à l'opportunité d'apporter des changements importants, de s'écarter sensiblement des dispositions du projet de loi, il faudrait que le gouvernement présente des propositions législatives au Parlement afin de changer le régime.

Le président: Monsieur Flis, ensuite M. Reid.

M. Flis: Monsieur le président, après avoir écouté l'explication de M. Mazankowski et celle de mes collègues MM^e Reid et Bockstael, je pense que je serais d'accord avec eux pour dire que cet amendement est acceptable sur le plan de la procédure. Je pense qu'il serait difficile pour nous de l'accepter, pour des raisons bien évidentes, mais, sur le plan de la procédure, je suis convaincu que l'amendement est acceptable.

Le président: Monsieur Reid.

Oh, vous n'aviez pas terminé?

M. McKnight: Non.

Le président: Pardon, je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. McKnight: C'est bon. Je ne vous aurais pas laissé oublier, monsieur.

Le président: J'aurais dû le savoir.

Poursuivez.

M. McKnight: Maintenant que le secrétaire parlementaire a déclaré que l'amendement serait recevable, une partie de mes commentaires, monsieur le président . . . Bien que je ne sois pas convaincu que vous soyez d'accord avec le secrétaire parlementaire, j'espère que vous le serez. Si le président estime que l'amendement est recevable, puisqu'il s'agit simplement d'une mesure habilitante, lorsque nous en arriverons à l'étude de l'article 59, d'après ce que MM. Lefebvre et Kroeger ont dit, les alinéas 59.a), b), c) et d) pourront être amendés dans le sens de la motion de M. Mazankowski. Si les membres du gouvernement sont prêts à accepter cette proposition, qui est une disposition habilitante seulement, des amendements pourraient être apportés aux alinéas 59.a), b), c) et d) de manière à insérer la disposition habilitante que nous avons demandé d'incorporer.

Cela serait-il possible, monsieur Kroeger? Serait-il possible de libeller les alinéas 59.a), b), c) et d) de manière à permettre au ministre et au gouverneur en conseil d'exercer le pouvoir habilitant que nous voulons et de permettre aux ministres de la Couronne de faire ce qu'ils nous ont dit qu'ils souhaitaient

[Text]

before us and said they would like to have a study and a review process about to find whether it is acceptable to do it—that we could go ahead in Clause 59.(a), (b), (c) and (d) and make those changes to allow the enabling legislation to be put into effect?

Mr. Kroeger: From a technical and legal point of view, I think it would be possible. I would not presume to judge how the chairman might rule on it, but certainly one could draft the wording to permit that.

The Chairman: Mr. Reid, and then Mr. Mayer.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I just wanted to say, Mr. Chairman, that my impression of the review clauses that we have always had has always been based around the fact that the results of them would result in legislation. Mr. Mazankowski is trying to find a way to get around the necessity for legislation by allowing the Governor in Council to move on the review process without the necessity of coming back to the House of Commons. The dilemma I find with Mr. Mazankowski's position is that if Mr. Lefebvre is correct, to do what Mr. Mazankowski wants to do there are a number of other areas in which we must also provide authority for the Governor in Council to move. Even if we were to do this, we would still find ourselves in the same position unless all aspects of the payment question were put into the hands of the Governor in Council.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I am not sure that I agree with Mr. Lefebvre or the subsequent understanding that Mr. Reid puts forth as a result of Mr. Lefebvre's statement. What we are talking about here is the government share of the money that is going to go to the railways.

First of all let me back up. The government has said that the railways need more revenue and it is saying that the railways are going to get it from two sources, the producer and the government. We have already addressed and I guess to a large extent dealt with, although we have stood some of the clauses, the producer payment, and that in effect is passé for all intents and purposes as far as this committee is concerned. We may deal with it again in the House at report stage—and who knows what will happen there?—but as far as the committee is concerned we have dealt with it.

• 2130

What we are now talking about is the government share, and I do not understand what the problem is. As I see it, and to argue strictly on the admissibility thing without the merits of the case, which are substantial, I would suggest, Mr. Chairman, what we are talking about is the government share. We could certainly promulgate regulations by Governor in Council that would direct the producer to do certain things with a share of that, to acquire certain services from the railroad, and I do not see that that is any way in contravention of the previous parts of the bill we have already passed, dealing with strictly the level of producer payment that the producer is going to make to the railway.

[Translation]

faire, c'est-à-dire procéder à une étude ou à un examen du système pour déterminer s'il convient d'être appliqué—serait-il possible d'apporter aux alinéas susmentionnés les changements voulus pour permettre de mettre en vigueur la disposition habilitante?

M. Kroeger: Techniquement et légalement parlant, je pense que ce serait possible. Je ne veux pas préjuger de la décision du président, mais il serait certainement possible d'arriver à un libellé qui permettrait cela.

Le président: Monsieur Reid, ensuite M. Mayer.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je voulais simplement dire, monsieur le président, que j'ai toujours eu l'impression que les conclusions du processus d'examen du système entraîneraient nécessairement des changements législatifs. M. Mazankowski essaie de trouver un moyen d'éviter les changements législatifs en permettant au Gouverneur en conseil d'agir à la suite de l'examen sans être tenu de revenir à la Chambre des communes. Le problème, si M. Lefebvre a raison, c'est que pour faire ce que M. Mazankowski propose, il faudra conférer des pouvoirs au gouverneur en conseil dans un certain nombre d'autres domaines. Même si nous devons adopter cette voie, le problème serait toujours le même à moins que tous les aspects de la question des paiements relèvent de la compétence du Gouverneur en conseil.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'observation de M. Lefebvre, ni avec la conclusion que M. Reid en a tirée. Il est question ici de la part du gouvernement qui doit être versée aux chemins de fer.

Reprenons au début. Le gouvernement a déclaré que les chemins de fer avaient besoin de plus de revenus et que ceux-ci proviendraient de deux sources: le producteur et le gouvernement. Nous avons déjà discuté et même réglé en grande partie, bien que nous ayons réservé l'étude de quelques articles, la question des paiements des producteurs et, à toutes fins utiles, cela est réglée en ce qui concerne le Comité. Nous en discutons peut-être de nouveau à la Chambre au stade du rapport, et qui sait ce qui peut arriver, mais pour ce qui est du Comité, la question est réglée.

Maintenant, nous discutons de la part du gouvernement, et je ne vois pas où est le problème. De la façon dont je vois les choses, et de discuter strictement de la question de la recevabilité de l'amendement, sans tenir compte de l'importance de la question, qui est substantielle, je dirais, monsieur le président, qu'il est question de la part du gouvernement. Nous pourrions certainement promulguer des règlements établis par le gouverneur en conseil disant aux producteurs de faire certaines choses avec une part de ceci ou de cela, d'obtenir certains services de la part des chemins de fer, et je ne vois pas comment cela pourrait contrevenir à d'autres parties du projet de loi que nous avons déjà adopté et qui porte strictement sur le niveau des paiements des producteurs aux chemins de fer.

[*Texte*]

So if we accept this as procedurally admissible, which I strongly suggest it is, I do not see that this causes any problem for any of the previous clauses of the bill we have dealt with, because we are not talking about revenue coming from the producer, we are talking about revenue coming from the government. I do not see why the Governor in Council at a future date could not pass a regulation that said if he received a certain portion of the government money—the bill as it is now written suggests that it goes to the government—he would have to turn around and pay that to the railway if he expects to get certain services from the railway. And that has nothing to do with any of the previous sections in the bill.

So I do not see that Mr. Lefebvre's concern is a real one, Mr. Chairman, if you follow me in what I am saying, because we are dealing with two separate sources of revenue from the railway. In this one . . .

The Chairman: For the railway.

Mr. Mayer: I am sorry; for the railway. We are dealing with two sources of funding for the railways, and what we are talking about here is the government portion. We are suggesting that the regulations should be drawn in such a way that they would allow some latitude on behalf of the Governor in Council as to where that money should go. If some of that money is directed to the producer and the producer has subsequently to turn some of that money over to the railways for certain services that are going to be rendered, I do not see that that in any way affects the previous portions of the bill.

I would like to hear Mr. Lefebvre's comment on that, and I would also like to hear what Mr. Thompson has to say, if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, my comments were directed at Mr. Mazankowski's amendment, and Mr. Mazankowski's amendment was talking about making the payments to the railways or, if the Governor in Council decided otherwise, making the payments to other persons.

Now, if it is the limit of the amendment, I see a problem with the fact that earlier in the bill we set the obligation where the railways have to, by statute, set a certain rate that the shipper has to pay—no more, no less.

Now, to add to what Mr. Kroeger said earlier, I am not saying that it is not possible to draft an amendment that would accomplish what you suggest should be done, but what I would suggest is that you need a very far-reaching amendment. For instance, it would say at the end, in the review provisions, that notwithstanding anything in this bill, following a review, the Governor in Council can change the rates paid by the producers, can change the recipients of the government money. You would have to go that far in order to achieve your purposes.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, if I could just supplement that—if I understand the various amendments that Mr. Mazankowski and his colleagues have proposed from time to

[*Traduction*]

Alors, si l'amendement est admissible sur le plan de la procédure, comme j'ai bien l'impression qu'il l'est, je ne vois pas de conflit entre ces articles et tout autre article du projet de loi que nous avons déjà discuté, parce qu'il n'est pas question de revenu provenant des producteurs, mais plutôt de revenu provenant du gouvernement. Je ne vois pas pourquoi le gouverneur en conseil ne pourrait pas adopter un règlement disant que s'il recevait une partie de l'argent du gouvernement—tel que libellé, le projet de loi semble dire que cet argent les chemins de fer en retour de certains services. Et cela n'a rien à voir avec les articles précédents du projet de loi.

Donc je ne crois pas que l'inquiétude soulevée par M. Lefebvre soit fondée, monsieur le président, si vous suivez bien mon raisonnement, parce que nous discutons de deux sources de revenu distinctes provenant des chemins de fer. Et celles-ci . . .

Le président: Pour les chemins de fer.

M. Mayer: Pardon, pour les chemins de fer. Nous discutons de deux sources de financement des chemins de fer, et nous parlons maintenant de la part du gouvernement. Nous envisageons la possibilité que le règlement soit rédigé de telle sorte que le gouverneur en conseil ait une certaine latitude quant à la destination des fonds. Si une partie de cet argent est destinée aux producteurs et si celui-ci doit en remettre une partie aux chemins de fer en retour de certains services qui lui seront rendus, je ne vois pas comment cela peut nuire à des dispositions précédentes du projet de loi.

J'aimerais avoir les commentaires de M. Lefebvre là-dessus, et j'aimerais aussi savoir ce qu'en pense M. Thompson, si vous permettez monsieur le président.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, mes commentaires portaient sur l'amendement de M. Mazankowski selon lequel les paiements pouvaient être versés aux chemins de fer ou, si le gouverneur en conseil en décidait autrement, à d'autres personnes.

Maintenant, si l'amendement s'arrêtait là, je vois un problème qui découle du fait qu'il a déjà été établi dans le projet de loi que les chemins de fer étaient tenus, par la loi d'établir un certain taux payable par l'expéditeur, et que le taux établi était immuable.

Maintenant, pour ajouter aux commentaires de M. Kroeger, je ne dis pas qu'il est impossible de rédiger un amendement qui permettrait de faire ce que vous estimez souhaitable, tout ce que je dis, c'est qu'il faudra un amendement de très vaste portée. Par exemple, il faudrait dire à la fin, dans les dispositions concernant l'examen, que nonobstant toute disposition du projet de loi, à la suite d'un examen, le gouverneur en conseil peut changer les taux payés par les producteurs, ainsi que la destination de l'argent du gouvernement. Il faudrait aller jusque là pour atteindre vos objectifs.

M. Kroeger: Monsieur le président, si vous me permettez quelques observations supplémentaires: Si je comprends bien le but des divers amendements proposés par M. Mazankowski et

[Text]

time, all of them involve retaining, at least for a time, the statutory rate. But if there is to be a system of direct payments to producers, then presumably the rate has to go up, because otherwise the producer, in net terms, is paying even less than Crow. So somewhere one would have to have in this bill a provision which says that the rate could go up by a certain amount and then an exactly off-setting payment would be made to the producer.

If I have misunderstood, I would be grateful if Mr. Mazankowski would point it out.

Mr. Mazankowski: Very briefly, Mr. Chairman, this really has nothing to do whatsoever with the amendments that we have proposed under the rate clause. The fact of the matter is that our amendments were either ruled out of order or defeated.

• 2135

We are dealing with the bill as it has now been dealt with by the committee, and the amendments that we have advanced here have to do with a proposal that could free up the possibility of entertaining another modified form of payment. They have absolutely nothing to do with the level of producer payments or government... It is the principle of how the Crow benefit and the cumulative government share are going to be distributed, whether paid directly to the railroads or whether there is some other combination that may arise.

Mr. Kroeger: I see the point Mr. Mazankowski is making. We may still have a difficulty, in the sense that in Clause 37.(2) there is a fairly precise definition of how a freight rate at an elevator is arrived at; and that freight rate at the elevator reflects only the producer share of future cost increases. I suppose one could then have a limited system of government payments that simply brought that producer share back down to Crow. But an alternative would be to have some sort of provision by which the producer share could be escalated beyond what is provided for in Clause 37.(2) and then offset with a system of producer payments. So there may still be a limiting factor in Clause 37 that relates to the amendment.

The Chairman: I am going to hear from Mr. Thompson, since that was the question that was asked. It was directed to Mr. Lefebvre and Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I think, Mr. Chairman, the concern I had may have been cleared up as a result of the exchange between Mr. Mazankowski and Mr. Kroeger. I think Mr. Lefebvre's observation may have been based on the assumption that this amendment was to be an integral part of the package put forward by Mr. Mazankowski, and as such it would contain within itself some contradictory features that would have to be addressed. That is what gave me some difficulty. I understood the amendment now before the committee as one which recognized the bill as it has been amended up to this point. In other words, there is the distribution between producer and government and so on. I was having a little difficulty understanding how, from a mechanical point of view, the proposal in

[Translation]

ses collègues, tous demandent qu'on conserve, du moins pour un certain temps, le taux statuaire. Mais si on établit un système de paiement direct aux producteurs, il faudra sans doute que les taux augmentent, sinon le producteur, en termes nets, paiera encore moins que l'équivalent du tarif du Nid-de-Corbeau. Donc, à un certain moment donné, il faut qu'une disposition du projet de loi dise que le taux pourrait augmenter de tant, et qu'un paiement compensatoire équivalant exactement à cette augmentation serait versé aux producteurs.

Si je n'ai pas bien compris, j'aimerais que M. Mazankowski me le dise.

M. Mazankowski: Très brièvement, monsieur le président, cela n'a vraiment rien à voir avec les amendements que nous avons proposés à l'article portant sur les tarifs. Nos amendements ont ni été jugés irrecevables, ni rejetés.

Nous avons sous les yeux le projet de loi qui a été étudié par le Comité et les amendements que nous avons proposés offrirait la possibilité d'une forme différente de paiement. Cela n'aurait absolument rien à voir avec le montant des paiements des producteurs ou du gouvernement. Il s'agit plutôt de la façon dont le tarif avantageux du Nid-de-Corbeau et la part cumulative du gouvernement seront distribués, que ces montants soient versés directement aux chemins de fer ou qu'on choisisse une autre formule mixte ou non.

M. Kroeger: Je vois où veut en venir M. Mazankowski. Il se peut qu'il y ait tout de même un problème puisque l'article 37.(2) donne une définition relativement précise de la façon dont est calculé le tarif du fret à partir d'un silo. Ce tarif correspond uniquement à la part des augmentations futures des coûts qui revient aux producteurs. On pourrait peut-être s'en tenir à des paiements limités du gouvernement qui ramèneraient tout simplement la part du producteur au niveau du tarif du Nid-de-Corbeau. Mais on pourrait également prévoir une disposition suivant laquelle la part du producteur pourrait dépasser ce qui est prévu à l'article 37.(2) et compenser cela par un système de paiement pour les producteurs. Il se pourrait donc que l'article 37 impose certaines limites à cet amendement.

Le président: Je vais céder la parole à M. Thompson, puisque la question était adressée à la fois à M. Lefebvre et à M. Thompson.

M. Thompson: Monsieur le président, je crois que le dialogue de MM. Mazankowski et Kroeger a fait disparaître mes réserves. Le commentaire de M. Lefebvre reposait probablement sur la présomption que cet amendement faisait partie intégrante de l'ensemble proposé par M. Mazankowski. Par conséquent, tout cela paraissait contradictoire et il fallait régler la question. C'est ce qui me tracassait. Maintenant, je comprends mieux que l'amendement en question tient compte des modifications déjà apportées au projet de loi jusqu'à maintenant. Autrement dit, on a tenu compte de la répartition entre les producteurs, le gouvernement, et les autres parties. J'avais un peu de mal à comprendre comment on pourrait arriver à violer certaines règles purement arithmétiques en

[*Texte*]

the amendment might violate some arithmetical rules. I think that difficulty has now been largely removed, except for some difficulties, perhaps, in Clause 37.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, my remarks were not based on the assumption that the earlier amendment proposed by Mr. Mazankowski had been approved. They simply stemmed from the fact that the bill now prescribes the rate to be paid by the shipper, and if you change the method of payment and give money to shippers, by law they still pay only the same rate, so in fact it decreases the amount that they are now expected to pay under the bill as now drafted.

The Chairman: There precisely is the problem I am having.

I will come back to you later, Mr. Mayer, but I want to hear from the other members whose names I have on my list. I will put you down again.

Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: I think there is no doubt that the amendment takes the question of payments, all kinds of payments, out of statute and gives it to the Governor in Council. I would like to ask the legal people here whether there is any use in having Clause 55.(1) in there at all if what you are doing is giving the authority to the Governor in Council.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the amendment now presented to Clause 55.(1), it is true, has to be read with the amendments to Clause 58 that are now proposed, which in fact to a large degree could negate, if the Governor in Council so decided, the provisions of Clause 55.(1).

Mr. Hovdebo: The process then becomes a denigrating of the authority of Parliament here and giving it to the Governor in Council, which is what Mr. Reid suggested to start with. What effect does taking out "a portion of the rate applicable in accordance with Part II to the total tonnage"—leaving that out entirely—have? It again eliminates the real effect of that original clause.

• 2140

Mr. D. Lefebvre: I am sorry, Mr. Chairman, I . . .

Mr. Hovdebo: In Clause 55(1), this is a part that says: "... pay to the railway companies an amount equal . . . ". It is line 30, I think.

... to the government portion of the rates applicable in accordance with Part II of the total tonnage.

It deals with the rates as established in Part II. This is an entirely different clause, because it does not deal with the rates at all. It deals only with the Crow benefits and the government contribution. Is this not really an altogether different clause?

Mr. D. Lefebvre: I do not know if I can add anything to what I have already said, Mr. Chairman. It is different. It changes the clause. Maybe I can only repeat that it seems to me that an authority under this clause to make the payments

[*Traduction*]

appliquant l'amendement. Je comprends maintenant mieux, sauf certains problèmes posés par l'article 37.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, mes observations ne reposaient pas sur la présomption que l'amendement proposé plus tôt par M. Mazankowski avait été adopté. Elles découlaient simplement du fait que le projet de loi prescrit maintenant le tarif qui doit être payé par l'expéditeur; or, si vous modifiez la méthode de paiement pour verser l'argent aux expéditeurs, la loi exige tout de même d'eux un montant donné, ce qui équivaut alors à diminuer le tarif qu'on exigera d'eux en vertu du libellé actuel du projet de loi.

Le président: Voilà précisément ce qui me tracasse, moi.

Je reviendrai à vous plus tard, monsieur Mayer, car je voudrais donner la parole à d'autres députés, dont le nom figure sur la liste. Votre nom est noté.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Il est sans conteste que l'amendement retire de la Loi toute allusion aux sortes de paiement pour confier ce pouvoir au gouverneur en conseil. J'aimerais que les avocats qui sont présents m'expliquent si l'article 55.(1) est vraiment utile si l'on veut en fait confier ce pouvoir au gouverneur en conseil.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, il est vrai que l'amendement à l'article 55.(1) que nous étudions en ce moment est étroitement lié aux amendements à l'article 58 qui seront proposés, lesquels, si le gouverneur en conseil en décidait ainsi, pourraient en fait annuler les dispositions de l'article 55.(1).

M. Hovdebo: Cela équivaut à retirer au Parlement son pouvoir pour le confier au gouverneur en conseil, ce que M. Reid a dit au départ. Quel effet cela aurait-il si nous supprimions la fraction dans les taux applicables, conformément à la partie II, au total, en tonnes. Cela supprimerait l'effet de l'article original.

M. D. Lefebvre: Je suis désolé, monsieur le président, je . . .

M. Hovdebo: À l'article 55(1), on dit à un moment donné: «... verse aux compagnies de chemins de fer un montant égal...». Je crois que c'est à la ligne 28.

... à la fraction de l'État dans les taux applicables, conformément à la partie II, au total des mouvements . . .

Il est question des taux fixés à la partie II. C'est un article tout à fait différent puisqu'il n'y est pas question des tarifs du tout. On y traite alors de la contribution du gouvernement et des avantages du Nid-de-Corbeau. N'est-ce pas un article radicalement différent?

M. D. Lefebvre: Je ne crois pas pouvoir ajouter à ce que j'ai déjà dit. C'est différent, cela modifie l'article. Je répéterai seulement que cet article, s'il devait prévoir le pouvoir de verser des paiements aux producteurs et non plus aux chemins

[Text]

to the producers, as opposed to the railways, should have a parallel authority to increase the payments to be made by the producers to the railways in order for the balance to remain.

Mr. Hovdebo: That would put the payments to the producers into 58.

What I am wondering about is what is the value of passing this amendment if it does not give Parliament the right to establish the process of payment?

Mr. D. Lefebvre: The purpose of subclause 55.(1) is to authorize the government to pay the railways, and it fits into the scheme of the bill. If it is no longer the purpose, it is difficult to integrate it in the bill.

Mr. Hovdebo: I agree. As amended, it is no longer the purpose.

The Chairman: Madam Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, j'ai déjà reçu une réponse à ma question par le biais des réponses données par les témoins.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I am still not so sure I had my questions answered. If you read the amendment, it says:

Subject to any regulations promulgated by the Governor in Council, pursuant to Section 58 . . .

Now, am I to take it that if the Governor in Council makes regulations under Clause 58 prescribing "the manner in which payments under this Part shall be made", the manner could include a provision whereby if a payment were made to a producer, the producer would then be obligated to pay an additional cost for moving his grain, over what has already been established in Part II? Is that your interpretation of that?

Mr. D. Lefebvre: The amendment that was proposed did not go that far, but for the bill to work, it would be necessary to go that far, and to say that to give the power to the Governor in Council, on the one hand, to shift the payments from the railways to the producer, and to give another power to the Governor in Council in such a case, to prescribe, let us say, an increased rate to be paid by the producer . . . To go to the extreme, if you were to pass an order in council prescribing that all the payments under this part are to be paid to the producers, in fact the railways would get nothing except what the producers pay the railways, and the producers would receive more from the government than they would pay the railways.

Mr. Mayer: No, I understand that. My not being trained legally has its advantages and disadvantages, depending on who you are and where you sit.

• 2145

It seems to me that in looking at it, Clause 58.(1)(a), when it says "the manner in which payments under this Part shall be made", could include a provision that would prescribe certain kinds of obligations on behalf of the producer if he were going

[Translation]

de fer, devrait avoir comme pendant ailleurs le pouvoir d'augmenter les paiements que devront verser les producteurs aux chemins de fer si l'on veut maintenir un équilibre.

M. Hovdebo: Autrement dit, les paiements aux producteurs seraient prévus à l'article 58.

Pourquoi adopterait-on cet amendement s'il ne doit pas donner au Parlement le droit de déterminer le mode de paiement?

M. D. Lefebvre: L'objet du paragraphe (1) de l'article 55 est d'autoriser le gouvernement à verser l'argent aux compagnies de chemins de fer, ce qui correspond à l'esprit d'ensemble du projet de loi. Si l'amendement le modifie, je ne vois pas comment on pourrait le garder dans le projet de loi.

M. Hovdebo: Je suis d'accord car, une fois modifié, l'article perd sa raison d'être.

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, my question has already been answered through the comments made by the witnesses.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, je ne suis toujours pas certain qu'on ait répondu à mes questions. L'amendement se lit comme suit:

Sous réserve des règlements promulgués par le gouverneur en conseil, conformément à l'article 58 . . .

Cela signifie-t-il que si le gouverneur en conseil fait des règlements conformément à l'article 58 pour prescrire «les modalités des versements visés à la présente partie», ces modalités pourraient inclure l'obligation pour un producteur qui recevrait un paiement de verser un supplément pour le mouvement de son grain, en sus du montant fixé à la partie II? Est-ce votre interprétation?

M. D. Lefebvre: L'amendement proposé ne va pas aussi loin, mais si l'on veut une application efficace du projet de loi, il faudra peut-être aller aussi loin en confiant au gouverneur en conseil le pouvoir de verser les paiements aux producteurs au lieu des chemins de fer d'une part, et de prescrire d'autre part que le producteur devra payer un tarif supplémentaire. En poussant à l'extrême, on peut même dire que si un décret du conseil ordonnant que tous les paiements faits en vertu de cette partie devraient être versés aux producteurs, les compagnies de chemins de fer ne recevraient rien d'autre que ce que les producteurs leur verseraient en tarifs, et les producteurs recevraient du gouvernement davantage de ce que ce qu'ils paieraient aux chemins de fer.

M. Mayer: Ce n'est pas ma façon de voir les choses. Le fait de n'être pas juriste comporte à la fois des avantages et des inconvénients selon les personnes et leur parti.

A mon sens, comme l'alinéa a) de l'article 58.(1) précise: «prévoit les modalités des versements visés à la présente partie», cela signifie qu'on pourrait très bien prescrire quelles seront les obligations des producteurs, par exemple s'ils font

[Texte]

to acquire services from the railway subsequent to his receiving a payment from the government that would obligate him to pay more to the railways.

Now, what you are saying is that my interpretation of that is not precise, and for that interpretation to be in fact valid there has to be a notwithstanding clause. Is that right?

Mr. D. Lefebvre: What I am saying is that since earlier in the bill we said what the producers had to pay to the railways, you cannot in a general clause just say the manner in which you override that. You would have to give the Governor in Council a very precise power to override those other clauses and to say exactly what would happen.

Mr. Mayer: Could I ask Mr. Thompson if he concurs in that, so if I am going to be outnumbered or done in, I can at least get it from both ends of the table?

Mr. McKnight: And Mr. Chairman, could Mr. Thompson look at Clause 37?

Mr. Thompson: I believe the kind of accommodation which has been described is not very difficult to put in. It may be that in Clause 58 there would have to be a provision which would say where, under the provisions of this part, the Governor in Council has made regulations authorizing the payment of any part of the government, whatever you want to call it, commitment to a producer . . .

Mr. Mayer: Or to somebody other than the railways.

Mr. Thompson: —then notwithstanding Clause 41, or whatever that clause is that talks about the tariff, the Governor in Council may prescribe a corresponding alteration in the tariff to protect the very kind of equity and fairness and balance which has been described.

What I am trying to say is that while I do not argue with the point that has been raised, I do not think to rectify it is that difficult.

Mr. Mayer: But the point is you are saying that it should be rectified.

Mr. Thompson: Oh, I do not think the intent of this clause was ever to change the respective portions that the parties were going to get ultimately. It was simply opening the door to arranging those portions in a different way. It did not have as its intent to make somebody rich and somebody poor. It was just an additional option which was going to be opened to the government.

Mr. Mayer: Just to conclude, Mr. Chairman, I take it Mr. Lefebvre would agree that the appropriate place to do this would be in Clause 58. Is that right?

Mr. D. Lefebvre: You can put it anywhere, really, at the end of the review clauses. You could put it in Clause 58, although Clause 58 is strictly a technical clause that means you can make the payment on the first of March or on the first of April—very technical; you make it by cheque after auditing and that sort of thing. It was meant to be very technical. But anywhere in the bill you can introduce a clause that gives the Governor in Council powers to change the method of payment,

[Traduction]

appel au service d'un chemin de fer après avoir reçu du gouvernement un paiement l'obligeant à verser davantage aux chemins de fer.

Vous me dites que mon interprétation de cette disposition n'est pas exacte car pour qu'elle le soit, il faudrait qu'il y ait une clause «nonobstant», n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: Je dis que, comme plus tôt dans le projet de loi on précise ce que les producteurs devront payer aux chemins de fer, on ne peut pas utiliser un article de portée générale allant à l'encontre de la première disposition. Il faudrait alors confier au gouverneur en conseil le pouvoir exprès de passer outre à ces dispositions.

M. Mayer: Pourrais-je demander à M. Thompson s'il est d'accord avec lui? Je voudrais savoir si je suis absolument minoritaire.

M. McKnight: Et monsieur le président, M. Thompson pourrait-il aussi jeter un coup d'oeil à l'article 37?

M. Thompson: Ce genre de disposition est assez simple. Il se pourrait que l'article 58 soit obligé de prévoir qu'au sens de cette partie, quand le gouverneur en conseil fait des règlements autorisant le versement d'une partie du paiement du gouvernement, on s'engage envers les producteurs . . .

M. Mayer: Ou envers quelqu'un d'autre que les chemins de fer.

M. Thompson: . . . puis malgré l'article 41, ou un autre article pertinent, le gouverneur en conseil prescrive une modification proportionnelle du tarif afin de protéger les principes d'équité et de justice décrits.

Autrement dit, je ne conteste pas ce qui a été soulevé, mais je crois qu'il est assez simple de régler la question.

M. Mayer: Mais vous croyez que le libellé devrait être modifié.

M. Thompson: Personnellement, je n'ai jamais eu l'impression que le but de cet article était de modifier la part qu'obtiendrait en définitive chacune des parties. Il s'agissait simplement de permettre un partage différent, sans pour autant enrichir l'un et appauvrir l'autre. C'était une possibilité de plus pour le gouvernement.

M. Mayer: En terminant, monsieur le président, je crois que M. Lefebvre juge lui aussi que l'article 58 est la disposition appropriée pour parvenir à cette fin, n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: À mon avis, vous pouvez ajouter ces mots n'importe où, même après les articles concernant l'examen si vous le voulez. Ce pourrait être à l'article 58 même si celui-ci est une disposition strictement technique précisant que le paiement doit être fait le 1^{er} mars ou le 1^{er} avril, par chèque après vérification et ainsi de suite. Cet article se voulait très technique. Vous pouvez ajouter une disposition donnant au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier les modes de

[Text]

notwithstanding anything in the bill, because you have already prescribed how it was to work. The Governor in Council has the power to do this and that, and you only have to list it clearly and it can be done.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would submit in conclusion that as a result of the exchanges I have had with the two counsels, this amendment is very much in order, because it does not alter the intent of the bill; in fact it adds to the intent of the bill, as Mr. Reid pointed out. The bill is to address grain transportation, and I would submit that this amendment allows for some latitude to address what I have to see as the government's intent in the bill. I do not see any problem procedurally, and I would submit that you find it in order, Mr. Chairman.

Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Lefebvre, if you recall, in Clause 17 we incorporated a new item allowing the administrator, on behalf of the minister, to enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport, where in his opinion such agreements would be in the best interests of the grain producers. That may very well constitute another form of payment. It could.

• 2150

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I would think if you had such an agreement that provided for the payment of money, that money would not automatically be paid out of the moneys appropriated by that bill but it would be outside the payments to be made under this bill and there would have to be an appropriation by Parliament through an appropriation act.

Mr. Mazankowski: I see. Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I think the motion itself is probably admissible for us to have before us and to debate, and I would like to be on the list of speakers to debate the motion when you do put it before us.

The Chairman: We have been debating it for about 40 minutes.

Mr. Althouse: I was under the impression when you asked people to come in to make it clear... You were trying, I thought, to make it clear that the...

The Chairman: I had suggested that, Mr. Althouse; but I think if you have been listening to the debate, it has had a great deal more to do than simply the procedural admissibility.

Mr. Althouse: So you are allowing other comments to be made now?

The Chairman: Yes.

Mr. Althouse: Okay.

The Chairman: How could I stop them?

Mr. Althouse: I was not going to give them now.

[Translation]

paiements, malgré toute disposition contraire du projet de loi, n'importe où. Le gouverneur en conseil a le pouvoir de faire ceci et cela, il suffit d'énumérer tous ces pouvoirs très clairement.

M. Mayer: En terminant donc, suite à ma discussion avec les deux avocats, je conclus que cet amendement est parfaitement recevable puisqu'il ne modifie pas l'esprit du projet de loi; il y apporte même quelque chose, comme l'a fait remarquer M. Reid. Le projet de loi traite du transport du grain et je crois que cet amendement apportera une certaine souplesse à la façon de procéder envisagée par le gouvernement. Je n'entrevois aucun problème de procédure et je crois donc, monsieur le président, que vous devriez le juger acceptable.

Je vous remercie.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Lefebvre, vous vous souvenez que nous avons ajouté à l'article 17 une nouvelle disposition autorisant l'administrateur, au nom du ministre, à conclure des accords en vue d'assurer le mouvement du grain par véhicule automobile, lorsqu'il jugerait que ces accords servent mieux les producteurs de grain. Cela pourrait très bien constituer une autre forme de paiement.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que s'il y avait entente de ce genre prévoyant certains versements, l'argent ne viendrait pas automatiquement des fonds affectés à ce projet de loi mais d'une autre source et il faudrait que le Parlement adopte une loi d'affectation de crédits.

M. Mazankowski: Je vois. Merci.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'estime que cette motion est probablement recevable et par conséquent débattable et j'aimerais être inscrit sur la liste d'intervenants lorsque vous la mettrez en délibérations.

Le président: Cela fait environ 40 minutes que nous en débattons.

M. Althouse: Je croyais que lorsque vous avez demandé à certains d'intervenir pour préciser... Je croyais que vous vouliez vous assurer que...

Le président: C'est ce que j'avais proposé, monsieur Althouse. Cependant, si vous avez suivi le débat, vous devez maintenant savoir qu'il s'agit bien plus d'une simple question de procédure.

M. Althouse: Vous nous permettez donc de faire d'autres commentaires maintenant?

Le président: Oui.

M. Althouse: Très bien.

Le président: Comment pourrais-je vous en empêcher?

M. Althouse: Ce n'était pas mon intention de les faire maintenant.

[Texte]

It seems to me that while it may be admissible, we would have great difficulty in supporting the parts that are to come. It seems to me that the public debate was fairly clear. When the minister's first announcement came out, it focused on one issue in particular, which this amendment appears to set up, which is the ability to provide producer payment. I think that debate has been held and the result has been fairly clear with the presentation of this particular form, which has opted for the side of paying the railroads rather than working on some form of producer payment. I think that is a fairly clear intention on the part of the government and, while it may tinge your decision on the amendments that Mr. Mazankowski has said he will be offering later in the bill, I am not sure it can apply strictly to what is being said in this particular one.

But because this particular amendment does something else, it bothers me even more than its being a setup for an introduction later on of a form of producer payments—and that is the means by which it goes about doing this. It is no longer leaving those decisions with the bill and with Parliament, but it is taking those decisions, which we had understood all the way through this process would be made very clear in a bill, in an act, which would become law in perpetuity just like the old Crow bill, without any changes due to the whim of a minister or a Cabinet . . . I think that is a very dangerous precedent to start introducing in the bill with regard to this issue.

This issue has been very well debated. We have been lobbied by all sorts of groups. For the moment the pools and the Quebec farmers have won the day and we have before us a bill that assumes that, and to change that or to set up a process whereby a new Governor in Council or even the existing Governor in Council could some day after a Cabinet meeting change their mind on this issue after all the public debate that is focused on it seems to me inappropriate, and it would not be the intention of the first minister we had, at least, in the pushing through of this bill.

As I said, it is probably in order, because it only sets up the next one and it is in the next motion that the problem comes; but this particular motion makes it quite clear that such moves can be done by the Governor in Council, and the whole idea behind this long process we have been going through is to set things out in the form of a bill, in the form of a law that cannot be changed just at the whim of Cabinet. So I think, while it may be permissible to have it before us, it is something that we should not support as becoming a permanent fixture in the bill.

• 2155

The Chairman: I think I have gone pretty well around the table. I would like to put two or three questions myself, because I must say the more I have listened, the more I have become confused.

Mr. Kroeger, I think, or Mr. Lefebvre, whoever wishes to answer, in your opinion—and it has already been discussed; I am simply asking for your opinion . . . does this amendment alter the producer portion of payments to the achievement of compensatory rates?

[Traduction]

Bien que cela puisse être admissible, il me semble très difficile d'appuyer ce qui suit. Ce qui est ressorti du débat public me semble tout à fait clair. Dans sa première déclaration le ministre avait insisté sur la possibilité de verser ces sommes aux agriculteurs, possibilité que cet amendement semble concrétiser. Le débat subséquent a eu pour résultat tangible de modifier clairement la situation en optant pour le versement de ces sommes aux compagnies de chemin de fer plutôt qu'aux agriculteurs. L'intention du gouvernement est donc parfaitement claire et bien que cela puisse nuancer votre décision quant aux amendements que M. Mazankowski nous a dit vouloir proposer plus loin dans le projet de loi, je ne suis pas certain que cela puisse s'appliquer strictement à ce qui est dit dans cet amendement particulier.

Cet amendement introduit quelque chose d'autre qui me gêne encore plus que cette simple possibilité d'introduction à une date ultérieure d'une forme de paiement direct aux agriculteurs et ce sont les modalités pour ce faire. Ces décisions ne seront plus prises par le Parlement, par le législatif, ces décisions que nous avons toujours comprises comme devant être prises par le biais d'un projet de loi devant devenir une loi éternelle tout comme l'ancien projet de loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau sans modification due aux caprices d'un ministre ou d'un Cabinet, sont déjà prises directement . . . Je crois que c'est introduire un précédent très dangereux.

Cette question a fait l'objet d'un long débat; nous avons été contactés par toutes sortes de groupes de pression. Pour l'instant, ce sont les coopératives et les agriculteurs du Québec qui sont vainqueurs et nous sommes saisis d'un projet de loi qui prend ce résultat en compte. Modifier cet état de chose ou introduire une procédure permettant à un nouveau gouverneur en conseil ou même au gouverneur en conseil actuel de changer un beau jour d'avis après une réunion du Cabinet à ce sujet, après ce débat public qui a eu lieu, me semble inapproprié, et l'intention du ministre précédent, pour le moins, n'aurait certes pas été de parraîner un tel projet de loi.

Comme je l'ai déjà dit, cet amendement est probablement recevable parce qu'il ne fait que préparer le terrain pour l'amendement suivant et c'est celui-ci qui pose un problème. Cet amendement indique clairement que de telles initiatives peuvent être prises par le gouverneur en conseil et l'objectif du long exercice auquel nous venons de procéder est de régler la situation sous la forme d'un projet de loi, sous la forme d'une loi ne pouvant être changée sur un simple caprice du Cabinet. Bien que cet amendement soit recevable, j'estime donc que nous devrions repousser son intégration au projet de loi.

Le président: Je crois avoir laissé parler tout le monde. J'aimerais poser moi-même deux ou trois questions, car je dois avouer que plus je vous écoute, moins je comprends.

Monsieur Kroeger, ou monsieur Lefebvre, libre à celui qui le souhaite de répondre, à votre avis—cette discussion a déjà eu lieu, mais je veux simplement votre avis—cet amendement modifie-t-il la part de versements des agriculteurs permettant d'aboutir à ces tarifs compensatoires?

[Text]

Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: By implication it does, I would think, but specifically it does not; it does not say so.

The Chairman: Thank you, Mr. Lefebvre.

What does it do to the principle of compensatory rates—anything?

Mr. D. Lefebvre: Yes, it does, Mr. Chairman, very much so, because if the payments are shifted from the payments to the railways to payments to producers, and there is nothing else right now that provides for the producers to pay a greater share, obviously the railways will be out of money.

The Chairman: Okay, explain to me in the proposed amendment what part of it authorizes the payment to producers.

Mr. D. Lefebvre: What Mr. Mazankowski has read as amendments to Clause 58 said that the Governor in Council, notwithstanding Clause 55.(1), could prescribe that the payments shall be made to other parties.

The Chairman: Does it alter the intent of the bill to make the Crow benefit statutory?

Mr. Mayer: Is that contained in the bill? Is that the intent of the bill?

The Chairman: Yes, the intent of the bill is to make statutory rather than by regulation the payments that the various parties will make.

Mr. D. Lefebvre: That is right.

The Chairman: That is what I mean by being statutory. Does it alter that?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I do not know if it is pertinent to your discussion but I think that Mr. Mazankowski's amendment, having gone that far but not farther, just does not work within the framework of the bill.

The Chairman: Why?

Mr. D. Lefebvre: It permits the payments to go to other parties than the railways, without making it possible to change the amounts that other parties will pay to the railroads.

The Chairman: In other words . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that very point, I think the point that Mr. Lefebvre has made is well taken, but I think it has been answered by Mr. Thompson, who has stated that in his opinion, to rectify that and to maintain the balance, it was not an insurmountable problem to overcome. It may very well mean another amendment which, I have to admit, I do not have before me, that would effect that, either in Clause 58 or in the review section, which would maintain that balance.

Certainly I recognize that if, for example . . . and I did not want to get that deeply involved in terms of specifying another system of payment—in effect the producer was to receive the Crow benefit, that would naturally have an effect upon the

[Translation]

Monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Par implication, oui, à mon avis, mais directement, non, car il n'en parle pas.

Le président: Merci, monsieur Lefebvre.

Quelle est l'incidence sur le principe des taux compensatoires—y en a-t-il une?

M. D. Lefebvre: Oui, il y en a une, monsieur le président, et importante, car si ces versements aux chemins de fer sont transformés en versements aux agriculteurs—et rien d'autre n'est prévu actuellement pour augmenter la part des agriculteurs—il est évident que les chemins de fer y perdront.

Le président: Expliquez-moi quelle partie, dans cette proposition d'amendement, autorise le versement aux agriculteurs.

M. D. Lefebvre: Les modifications à l'article 58 de M. Mazankowski proposent que le gouverneur en conseil, nonobstant l'article 55.(1), puisse prescrire que les versements soient effectués auprès d'autres parties.

Le président: Est-ce que cela modifie l'objet de ce projet de loi, qui est de rendre statutaire la subvention du Nid-de-Corbeau?

M. Mayer: Est-ce que c'est contenu dans le projet de loi? Est-ce l'objet du projet de loi?

Le président: Oui, l'objet du projet de loi est de rendre statutaires, plutôt que réglementaires, les versements effectués par les diverses parties concernées.

M. D. Lefebvre: Parfaitement.

Le président: C'est ce que j'entends par statutaire. Est-ce que cela modifie cet objet?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je ne sais si cela est pertinent, mais je pense que l'amendement de M. Mazankowski, n'allant que jusque-là, mais pas plus loin, sort du cadre de ce projet de loi.

Le président: Pourquoi?

M. D. Lefebvre: Il permet que les versements aillent à d'autres parties que les chemins de fer, sans que puissent être changées les sommes que les autres parties verseront aux chemins de fer.

Le président: En d'autres termes . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, le commentaire de M. Lefebvre est tout à fait pertinent, mais M. Thompson y a déjà répondu en disant qu'à son avis, le rétablissement de cet équilibre nécessaire n'était pas un problème insurmontable. Il est fort possible que cela nécessite un autre amendement—que, je dois l'avouer, je n'ai pas avec moi—qui permettrait le maintien de cet équilibre en modifiant soit l'article 58, soit l'article consacré à l'examen.

Je reconnais certainement que si, par exemple—et mon intention n'était pas d'entrer dans une discussion portant sur les modalités d'un autre système de versement—c'était en fait l'agriculteur qui recevait la subvention du Nid-de-Corbeau,

[Texte]

freight rate that he would pay. That is assured; we all know that. And to that extent it would seem to me that it could be incorporated. I sense that Mr. Lefebvre has agreed with Mr. Thompson's observation, in terms of its technical and legal feasibility. I am not suggesting he agrees with the principle.

• 2200

Mr. Mayer: It is not his job to agree with the principle.

Mr. Mazankowski: No, and I do not think he did. He has simply answered the question in terms of its procedural, legal and technical admissibility.

Mr. Chairman, I see it is 10.00 p.m. I wonder perhaps whether . . .

The Chairman: I am going to make my ruling on it in any case. As I said a moment ago, the more I listen, the more confused I get. And I do not think one is in good condition to make procedural judgments if one is confused about the intent. I think the best course for me to take is to allow the committee to decide the outcome of this proposed amendment. I will therefore rule that it is in order for the committee to dispose of it.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: That is a wise chairman.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have made reasonably good progress today, and it might give us an opportunity to reflect on some of the points that have been made tonight with respect to this. Perhaps we could come back tomorrow with a little clearer a picture of a package that would satisfy some of the concerns that have been expressed here. I appreciate the advice and the guidance of all members. I appreciate the fact that you have allowed its acceptance procedurally. But I would not want to abuse the goodwill and the good nature of the committee in moving ahead now without having considered the package in more detail. We could perhaps bring in another amendment that would round the package out a little more appropriately.

The Chairman: Again, I am in the hands of the committee. I thought the discussion on this had ended. But in view of what you said, Mr. Mazankowski, I will leave it to the committee to decide.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, perhaps we could vote on this amendment. This does not preclude Mr. Mazankowski from coming tomorrow with the complete package, because we will have to dispose of this anyhow. So we might as well vote on it. As I say, Mr. Mazankowski can come back tomorrow with amendments to this, plus whatever amendments he wishes to bring—as he says, the entire package.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that defeats the whole exercise.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, without the enabling part of Clause 55.(1) to go forward to Clause 58, and indeed Clause

[Traduction]

cela aurait naturellement un effet sur le tarif qu'il aurait à payer. C'est certain, nous en avons tous conscience. Dans cette mesure, il me semble donc que cela pourrait être inclus. J'ai le sentiment que M. Lefebvre est d'accord avec l'observation de M. Thompson sur le plan technique et juridique. Je ne dis pas qu'il soit d'accord sur le principe.

M. Mayer: Il n'a pas à se prononcer sur le principe.

M. Mazankowski: Non, et je ne pense pas qu'il l'ait fait. Il a simplement répondu à la question quant à son admissibilité sur le plan juridique, technique, et sur celui de la procédure.

Monsieur le président, je vois qu'il est 22 heures. Je me demande si peut-être . . .

Le président: De toute manière, je vais rendre ma décision. Comme je l'ai déjà dit, il y a un instant, plus j'écoute, moins je comprends. Je ne pense pas être en état de rendre un jugement de procédure, ne comprenant pas l'intention. Je crois que la meilleure solution est que j'autorise le Comité à décider du sort de cette proposition d'amendement. Je décide donc d'accepter cet amendement et de remettre son sort au Comité.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

M. Mayer: Le président est un sage.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons relativement bien avancé aujourd'hui, et cela nous permettrait de réfléchir à certains des points exprimés ce soir à ce sujet. D'ici à demain, nous serons peut-être plus à même de faire des propositions dissipant certaines des inquiétudes exprimées jusqu'à présent. Je remercie tous les membres de leur aide et de leurs conseils. Je vous remercie d'avoir accepté cet amendement du point de vue de la procédure. Cependant, je ne voudrais pas abuser de la bonne volonté et de la bonhomie du Comité en poursuivant sans avoir reconsidéré le tout dans le détail. Nous serons peut-être en mesure de proposer un autre amendement présentant ces propositions d'une manière un peu plus appropriée.

Le président: Encore une fois, je m'en remets au Comité. Je croyais que la discussion à ce sujet était terminée. Cependant, compte tenu de ce que vous venez de dire, monsieur Mazankowski, je m'en remettrai à la décision du Comité.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, nous pourrions mettre cet amendement aux voix. Cela n'empêcherait pas M. Mazankowski de nous refaire une autre proposition globale demain, car il nous faudra voter, de toute manière. Nous pourrions donc le faire immédiatement. Comme je viens de le dire, M. Mazankowski pourra toujours nous proposer d'autres amendements, demain, portant sur l'ensemble de ces propositions, s'il le souhaite.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela ne servirait plus à rien.

M. McKnight: Monsieur le président, sans la partie habilitante de l'article 55(1) permettant d'invoquer l'article 58

[Text]

59, there does not seem to be a lot of common sense in voting against or for this amendment when we have asked . . . Counsel have suggested that there are ways of clearing up the concerns that we have as to the effects of this amendment. So if we could go ahead, Mr. Chairman, and remove that . . . As the parliamentary secretary knows, it will take three minutes to vote; it will also take three minutes tomorrow. So why not give us an opportunity to put together the subsequent amendments that would allow to happen what we wish to see happen?

Mr. Flis: With that fine line, Mr. Chairman, we cannot refuse.

The Chairman: It seems to me there is a consensus. The committee is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

[Translation]

et, bien entendu, l'article 59, voter pour ou contre cet amendement ne semble pas très raisonnable, alors que nous avons demandé . . . Notre conseiller nous a dit qu'il y avait moyen de dissiper nos inquiétudes quant aux conséquences de cet amendement. Donc, si nous pouvions poursuivre, monsieur le président, et supprimer . . . Le secrétaire parlementaire n'ignore pas qu'il faut trois minutes pour voter; cela prendra également trois minutes demain. Pourquoi ne pas nous donner alors la possibilité de réunir les amendements subséquents qui nous permettraient d'aboutir à ce que nous souhaitons?

M. Flis: De tels arguments, monsieur le président, nous interdisent de refuser.

Le président: Il me semble que nous sommes unanimes. La séance est levée jusqu'à demain, 9h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 140

Tuesday, September 20, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 140

Le mardi 20 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Tuesday, September 20, 1983:

Mr. Benjamin replaced Mr. Althouse;

Mr. Althouse replaced Mr. Hovdebo.

CORRIGENDUM

Evidence, Issue No. 107, p. 93

In the English version, lines 25 & 26:

Delete the words “Canadian Export Association” after the name “Mr. J. Donal Howe, Transport Economist”. He appeared before the Committee on his own behalf and not as a representative of the Canadian Export Association.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mardi 20 septembre 1983:

M. Benjamin remplace M. Althouse;

M. Althouse remplace M. Hovdebo.

CORRIGENDUM

Témoignages, Fascicule n° 107, p. 93

Dans la version française, lignes 27 et 28:

Retrancher les mots «Association canadienne d'exportation» après le nom «M. J. Donal Howe, économiste des transports».

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 20, 1983
(208)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 55.

Debate resumed on the motion of Mr. Mazankowski,—That Clause 55 be amended by deleting lines 26 to 33, on page 29, and substituting the following therefor:

“55. (1) Subject to any regulations promulgated by the Governor in Council pursuant to Section 58 and subject to Section 21 and subsections 55(2) and (3), the Minister shall, in respect of the 1983-84 and subsequent crop years pay to the railway companies the Crow Benefit plus the government contribution to cost increases.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negative: Yeas: 3; Nays: 5.

At 11:00 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:08 o'clock a.m., the sitting resumed.

Mr. Althouse moved,—That Clause 55 be amended by deleting lines 27 to 33, on page 29, and substituting the following therefor and by renumbering the subsequent subclauses accordingly:

“tions (2), (3), (4), (5), and (6), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to the railway companies an amount equal to the difference between the revenues earned by the railways from rates prescribed by subsection (4) and the short run variable costs of grain movement determined by the Canadian Transport Commission.

(2) Subject to section 21 and subsections (3), (4), (5), and (6), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to any railway company an amount equal to the difference between the amount paid to the company under subsection (1) and its eligible costs of grain movement.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 SEPTEMBRE 1983
(208)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 43, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'examen de l'article 55.

Le débat reprend sur la motion de M. Mazankowski,—Que l'article 55 soit modifié par la substitution au paragraphe 55(1) à la page 29, de ce qui suit:

«55(1) Sous réserve de tout règlement promulgué par le gouverneur en conseil conformément à l'article 58, et sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2) et (3), le ministre verse aux compagnies de chemin de fer, pour la campagne agricole 1983-1984 et les suivantes, la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État à l'égard de l'augmentation des coûts.»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 3; Contre: 5.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux.

A 11h08, le Comité reprend ses travaux.

M. Althouse propose,—Que l'article 55 soit modifié par substitution aux lignes 26 à 32, page 29, de ce qui suit et par renumérotage des paragraphes subséquents en conséquence:

«paragraphes (2), (3), (4), (5) et (6), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemin de fer un montant égal à la différence entre les revenus que celles-ci tirent des taux prescrits par le paragraphe (4) et les coûts variables à court terme des mouvements de grains déterminés par la Commission canadienne des transports.

(2) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (3), (4), (5) et (6), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, à une compagnie de chemin de fer un montant égal à la différence entre le montant versé à celle-ci en vertu du

(3) A railway company receiving a payment under subsection (2) shall issue to the government of Canada, on behalf of Her Majesty, common shares in a number determined by dividing the payment received under subsection (2) by the average price of common shares of the railway company on the Montreal, Vancouver, and Toronto stock exchanges or in the case of the Canadian National Railway Company in a number prescribed by the Minister.

(4) The rates paid by shippers for the movement of grain shall be those in effect on the sixteenth day of June, 1983."

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I think it will not come as any surprise to you If I tell you that I have rather severe procedural difficulties with this particular amendment.

Subclause (2) in my opinion alters the intent of the bill substantially. Subclause (3) introduces an entirely new principle into the bill. The bill deals with the transportation, shipping and handling of western grain; it makes no provision for the Government of Canada to take stocks in Canadian Pacific Railway or in the fact Canadian National Railway in which it owns all the stock anyway.

Subclause (4) has the obvious intent of altering the expressed intent of the bill. Rather than increase the rate to the shipper, the rate the shipper pays would hold it static.

I think maybe some members are labouring under a false notion that it is only the title of the bill that determines the acceptability of amendments. It is also every clause of the bill as well, that fleshes out the intent of the bill. It seems to me that even a cursory reading of this bill would indicate to anyone who reads it that it is the intent of the bill to provide compensatory rates for the movement, the shipping movement and handling of grain. The bill deals very specifically with how the government intends to arrive at compensatory rates through its own payments, which is referred to as the Crow benefit and through increased payments by the shippers and through upgrading of the system by the owners of the system. So it seems to me that if we simply rely on the title of the bill we are being a little naive and while I might be able to accept Mr. Althouse's arguments vis-à-vis subclause (2), I certainly would not be able to accept his arguments with regard to subclauses (3) and (4). For those reasons I am compelled to rule that the amendment is not in order.

Mr. Althouse moved,—That Clause 55 be amended by deleting lines 27 to 33, on page 29, and substituting the following therefor and by renumbering the subsequent subclauses accordingly:

"tions (2), (3), (4), (5), (6), (7), and (8), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to the railway companies an amount equal to the difference between the revenues earned by the railways from rate prescribed by subsection

paragraphe (1) et ses coûts admissibles pour les mouvements du grain.

(3) Une compagnie de chemin de fer qui reçoit un paiement en vertu du paragraphe (2) offre à l'État, pour le compte de Sa Majesté, le nombre d'actions ordinaires qui correspond au quotient obtenu en divisant le montant reçu en vertu du paragraphe (2) par le prix moyen des actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer aux bourses de Montréal, de Vancouver et de Toronto; la Compagnie de Chemins de fer nationaux offre, le cas échéant, le nombre d'actions ordinaires prescrit par le ministre.

(4) Les taux à payer par les expéditeurs de grain est égal au taux qui était en vigueur le 16 juin 1983."

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Vous ne serez pas surpris si je vous dis que cet amendement donne lieu à des difficultés, plutôt sérieuses sur le plan de la procédure.

A mon avis, le paragraphe (2) modifie notablement l'esprit du projet de loi. Le paragraphe (3) introduit un nouveau principe dans le projet de loi. Ce projet de loi traite du transport, de l'expédition et de la manutention des céréales de l'Ouest; il ne prévoit nulle part que le gouvernement canadien acquiert des actions du Canadien Pacifique ou du Canadien National, dont toutes les actions lui appartiennent déjà.

Le paragraphe (4) vise évidemment à modifier l'objet déclaré du projet de loi. Plutôt que de relever le taux à supporter par l'expéditeur, celui que l'expéditeur paie demeurerait stationnaire.

Certains membres du Comité semblent croire à tort que le titre seul du projet de loi détermine la recevabilité des amendements. Il en est ainsi de tous les articles du projet de loi qui lui donnent de la consistance. Il me semble qu'il suffit d'une lecture rapide pour se rendre compte que ce projet de loi a pour objet de prévoir les taux compensatoires pour le transport, l'expédition et la manutention du grain. Ce projet de loi prévoit expressément la façon dont le gouvernement entend établir les taux compensatoires par ses propres paiements, en l'occurrence la subvention du Nid-de-Corbeau, par la majoration des paiements faits par les expéditeurs et par l'amélioration du système par ses propriétaires. Il me semble donc que si nous nous fondons exclusivement sur le titre du projet de loi, nous ferons preuve de naïveté et si je pouvais accueillir les arguments de M. Althouse au sujet du paragraphe (2), je ne pourrais certainement pas accueillir ses arguments au sujet des paragraphes (3) et (4). Par ces motifs, je dois déclarer l'amendement irrecevable.

M. Althouse propose,—Que l'article 55 soit modifié par substitution aux lignes 26 à 32, page 29, de ce qui suit et par renumérotation des paragraphes subséquents en conséquence:

«paragraphes (2), (3), (4), (5), (6), et (7) et (8), le ministre verse pour chaque campagne agricole ou compagnie de chemin de fer un montant égal à la différence entre les revenus que celle-ci tire des taux prescrits par le paragraphe (6) et les coûts variables à court terme des mouvements de

(6) and the short run variable costs of grain movement determined by the Canadian Transport Commission.

(2) Subject to section 21 and subsections (2), (3), (4), (5), (6), (7) and (8), the Minister, shall, in respect of each crop year, pay to any railway company an amount equal to the difference between the amount paid to the company under subsection (1) and its eligible costs of grain movement, provided that the railway company requests such payment under this section and issues to the government of Canada, on behalf of Her Majesty, common shares pursuant to subsections (3), (4) and (5).

(3) The number of common shares to be issued by a railway company if it requests a payment under subsection (2) shall be decided by negotiation between the government and the railway company.

(4) Failing an agreement under subsection (3), the parties may apply to the Canadian Transport Commission for an arbitrated settlement on the number of common shares to be issued and such settlement shall be binding on both parties.

(5) In arbitrating a settlement under subsection (4), the Canadian Transport Commission shall have due regard to the average price of common shares of the railway company traded on the Montreal, Toronto, and Vancouver stock exchanges.

(6) The rates paid by shippers for the movement of grain shall be those in effect on the sixteenth day of June, 1983."

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Well you have a different wording, Mr. Althouse, but not that much of a different situation, I submit. Again, you are providing in 55(2) for a scheme that is not included in the bill itself and is not even referred to in the bill itself. (3), (4) and (5), of course, deal with how that scheme should be carried out. And if 55(2) were in order, I suppose (3), (4) and (5) would be. (6) again is contrary to the intent of the bill which, in my opinion, clearly states that the shipper will pay a larger share of the transportation costs.

For those reasons, I would have to make the same ruling that I made that the shipper will pay a larger share of the transportation costs. For those reasons, I would have to make the same ruling that I made on your previous amendment, i.e., it is not in order.

Subclause 55(1) was carried on division.

On motion of Mr. Mayer, it was agreed,—That Clause 55 be amended by adding after the word "adequate", in line 42, on page 29, the following thereto:

" , reliable"

The question being put on subclause 55(2), it was carried on division.

Mr. Althouse moved,—That Clause 55 be amended by adding immediately after line 9, on page 30, the following thereto:

grain déterminé s par la Commission canadienne des transports.

(2) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2), (3), (4), (5), (6), (7) et (8), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, à une compagnie de chemin de fer, un montant égal à la différence entre le montant versé à celle-ci en vertu du paragraphe (1) et ses coûts admissibles pour les mouvements du grain pourvu que la compagnie de chemin de fer demande ce paiement en vertu du présent article et émette au gouvernement du Canada, au nom de Sa Majesté des actions communes conformément aux paragraphes (3), (4) et (5).

(3) Le nombre d'actions communes qu'une compagnie de chemin de fer doit émettre si elle réclame un paiement en vertu du paragraphe (2) doit être déterminé par négociations entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer.

(4) À défaut d'accord en vertu du paragraphe (3), les parties peuvent demander à la Commission canadienne des transports dans le but d'obtenir une entente arbitraire sur le nombre d'actions communes à émettre et cette entente doit lier les deux parties.

(5) En déterminant une entente en vertu du paragraphe (4), la Commission canadienne des transports doit tenir compte du prix moyen des actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer aux bourses de Montréal, de Toronto et de Vancouver;

(6) Les taux à payer par les expéditeurs de grain est égal aux taux qui étaient en vigueur le 16 juin 1983.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Monsieur Althouse, vous avez présenté la même chose avec une formulation différente. De nouveau, vous incorporer, par l'article 55(2), un système dont il n'est question nulle part dans le projet de loi. Les paragraphes (3), (4) et (5) prévoient bien entendu la mise en application de ce système. Et si le paragraphe 55(2) était recevable, je présume que (3), (4) et (5) le seraient également. Le paragraphe (6) va lui aussi à l'encontre de l'esprit du projet de loi qui, selon moi, prévoit clairement que l'expéditeur paiera une partie plus importante du coût du transport.

Par ces motifs, je rendrai la même décision que celle que j'ai rendue, à savoir que l'envoyeur paiera une part plus grande des coûts du transport. Par ces motifs, je dois rendre la même décision que pour l'amendement précédent, à savoir que celui-là est irrecevable.

Le paragraphe 55(1) est adopté avec avis dissident.

Sur motion de M. Mayer, il est convenu,—Que l'article 55 soit modifié par insertion après le mot «efficacité», à la ligne 42, page 29, de ce qui suit:

«responsable»

Le paragraphe 55(2), mis aux voix, est adopté avec avis dissident..

M. Althouse propose,—Que l'article 55 soit modifié en adjonction après la ligne 8, page 30, de ce qui suit:

“(4) If requested by the British Columbia Railway, the Minister of Transport shall pay to such railway company an amount equal to what it would receive under section 55 if it were subject to this act and such payment does not imply the British Columbia Railway is under the jurisdiction of the Parliament of Canada”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Well, I have some reservations about this amendment which I will try to explain. First of all, it violates the definition of railway companies as contained in Clause 2 of this bill. That could, of course, be overcome and I would not rule it out of order on that basis because we have stood Clause 2 and, therefore, it would still be within the power of the committee to amend Clause 2 to accommodate this. I have reservations because it seems to me that it would in law provide a discriminatory situation where in fact the other railway companies are subject to the jurisdiction of Parliament. They have very strict duties imposed upon them, duties and obligations imposed upon them, by this bill, whereas the B.C. Rail would receive, as I understand the amendment, the benefits of the bill without assuming any of the responsibilities that the other railways must assume. But my largest objection and I probably would not rule it out of order on the grounds I just gave you, Mr. Althouse. I would probably put it to the committee because I had accepted other amendments vis-à-vis B.C. Rail and this bill, and I put those to the committee.

I must however, it seems to me, make a ruling on the wording of the amendment which does in fact impose a duty upon the Minister at the central request of B.C. Rail, and that part of it I find out of order because it seems to me that it is if nothing else it would be very bad law. So on that ground I would rule it out of order. It is outside the scope of the bill.

The question being put on subclause 55(3), it was carried on division.

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved,—That Clause 55 be amended by adding immediately after subclause 55(3), two further subclauses as subclause 55(4) and subclause 55(5):

“55 (4) Notwithstanding subsection (1), the Governor in Council may at any time within six months of the coming into force of this Act establish on an experimental basis a system of payments to agricultural producers located within the Peace River District.

55 (5) For the purposes of implementing the experimental payment program referred to in subsection (4), the Governor in Council may make regulations prescribing

- (a) the manner in which and the extent to which payments under the program shall be made;
- (b) the geographical limits of the Peace River District;
- (c) the classes of producers within the Peace River District who may participate in the program;
- (d) the information that is to be provided by all participants in the program;

«(4) Si la *British Columbia Railway* en fait la demande, le ministre des Transports lui verse un montant égal à celui qu'elle aurait reçu en vertu de l'article 55 si elle était soumise à la présente loi même si cette compagnie n'est pas une compagnie de chemin de fer de régime fédéral.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'ai certaines réserves au sujet de cet amendement, que je tenterai d'expliquer. En premier lieu, il va à l'encontre de la définition des compagnies de chemin de fer à l'article 2 du projet de loi. Cette difficulté pourrait évidemment être surmonté et je ne déclarerai pas cet amendement irrecevable par le motif ci-dessus, parce que nous avons réservé l'article 2, que le Comité pourrait toujours modifier pour aplanir cette difficulté. J'ai certaines réserves du fait que, sur le plan juridique, cela équivaldrait à une mesure discriminatoire, car en fait les autres compagnies de chemin de fer relèvent de la juridiction du Parlement. Ces compagnies sont tenues à des responsabilités et des obligations strictes par ce présent projet de loi alors que la B.C. Rail recevrait, si je comprends bien votre amendement, les bénéfices du projet de loi sans rien assumer des responsabilités auxquels les autres chemins de fer sont tenus. Mais mon objection la plus forte—et je ne déclarerai probablement pas irrecevable l'amendement que vous proposez par ces motifs que je viens d'évoquer, monsieur Althouse. Je m'en remettrais probablement au Comité parce que j'ai déjà accepté d'autres amendements portant sur B.C. Rail et ce projet de loi et je les ai soumis à la décision du comité.

Je dois cependant rendre une décision sur le libellé de l'amendement qui impose une obligation au ministre chaque fois que B.C. Rail en fait la demande. Je déclare irrecevable la partie de cet amendement parce qu'il me semble que, s'il n'y a pas autre chose, cela constituerait une très mauvaise règle de droit. Par ce motif, je déclare l'amendement irrecevable. Il déborde le cadre du projet de loi.

Le paragraphe 55(3), mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose,—Que l'article 55 soit modifié par adjonction, après le paragraphe 55(3), de deux nouveaux paragraphes 55(4) et 55(5):

«55(4) Nonobstant le paragraphe (1), le gouvernement en conseil peut, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi, créer à titre expérimental un programme de paiements aux producteurs agricoles du district de Peace River.

55(5): Aux fins de la mise en oeuvre du programme expérimental de paiements prévus au paragraphe (4), le gouverneur en conseil peut, par règlement, prescrire

- a) la façon dont les paiements en vertu de ce programme seront effectués, ainsi que leur ampleur;
- b) les limites géographiques du district de Peace River;
- c) les catégories de producteurs du district de Peace River admissibles au programme;
- d) les renseignements que devraient fournir tous les participants au programme;

(e) rules for the audit of any information referred to in paragraph (d);

(f) procedures to be used in transferring data from the program to any of the persons involved in the Review provided for in Part IV; and

(g) procedures to conclude the program when, in the opinion of the Minister, the program has yielded sufficient data to assist persons conducting the Review under Part IV to determine the extent to which payments to producers within the Western Division would likely affect distortions within the agricultural sector arising out of payment of the entire Crow Benefit to the railway companies."

And debate arising thereon;

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:31 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(209)

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil and Tessier.

Other Members present: Messrs. Hovdebo, Lapierre and Schellenberger.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 55.

Debate resumed on the motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*),—That Clause 55 be amended by adding immediately after subclause 55(3), two further subclauses as subclause 55(4) and subclause 55(5):

"55 (4) Notwithstanding subsection (1), the Governor in Council may at any time within six months of the coming into force of this Act establish on an experimental basis a system of payments to agricultural producers located within the Peace River District.

e) les règles relatives à la vérification des renseignements mentionnés à l'alinéa d);

f) la procédure à suivre en ce qui concerne la transmission des données du programme aux personnes participant à l'examen prévu à la Partie IV; et

g) la procédure d'abandon du programme lorsque, selon le ministre, le programme aura permis de rassembler suffisamment d'information pour aider les personnes chargées de l'examen prévu à la Partie IV à déterminer la mesure dans laquelle les paiements aux producteurs de la division de l'Ouest pourraient vraisemblablement influencer sur les distorsions, dans le secteur agricole, découlant du paiement de la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer.

Un débat s'ensuit;

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 12h31, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(209)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil et Tessier.

Autres députés présents: MM. Hovdebo, Lapierre et Schellenberger.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des Transports, et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de Loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'examen de l'article 55.

Le débat reprend sur la motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*),—Que l'article 55 soit modifié, par adjonction après le paragraphe 55(3), de deux nouveaux paragraphes 55(4) et 55(5):

«55(4) Nonobstant le paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi, créer à titre expérimental un programme de paiements aux producteurs agricoles du district de Peace River.

55 (5) For the purposes of implementing the experimental payment program referred to in subsection (4), the Governor in Council may make regulations prescribing

- (a) the manner in which and the extent to which payments under the program shall be made;
- (b) the geographical limits of the Peace River District;
- (c) the classes of producers within the Peace River District who may participate in the program;
- (d) the information that is to be provided by all participants in the program;
- (e) rules for the audit of any information referred to in paragraph (d);
- (f) procedures to be used in transferring data from the program to any of the persons involved in the Review provided for in Part IV; and
- (g) procedures to conclude the program when, in the opinion of the Minister, the program has yielded sufficient data to assist persons conducting the Review under Part IV to determine the extent to which payments to producers within the Western Division would likely affect distortions within the agricultural sector arising out of payment of the entire Crow Benefit to the railway companies."

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I gave a lot of thought to this while we were having our break. I have looked again at the precedence. All I have to do now is find them. I have looked again at the Royal Recommendation contained in this bill, and I would like to read again, for members of the committee, citation 540 in Beauchesne's, which reads, and I would ask members to pay close attention to this because it may be pertinent later on today and tomorrow.

The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown is that the communication to which the Royal Recommendation is attached must be treated as laying down, once for all, unless withdrawn and replaced, not only the amount of the charge but also its objects, purposes, conditions and qualifications. In relation to the standard thereby fixed, an amendment infringes the financial initiative of the Crown, not only if it increases the amount, but also if it extends the objects and purposes or relaxes the conditions and qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge, and this standard is binding not only on private members but also on ministers whose only advantage is that, as advisers to the Crown, they can present new or supplementary estimates or secure the Royal Recommendation to new or supplementary resolutions.

As I look at this bill, or this amendment, it is obvious that it changes the purposes, conditions and qualifications of the

55(5): Aux fins de la mise en oeuvre du programme expérimental de paiements prévus au paragraphe (4), le gouverneur en conseil peut, par règlement prescrire

- a) la façon dont les paiements en vertu de ce programme seraient effectués, ainsi que leur ampleur;
- b) les limites géographiques du district de Peace River;
- c) les catégories de producteurs du district de Peace River admissibles au programme;
- d) les renseignements que devraient fournir tous les participants au programme;
- e) les règles relatives à la vérification des renseignements mentionnés à l'alinéa d);
- f) la procédure à suivre en ce qui concerne la transmission des données du programme aux personnes participant à l'examen prévu à la Partie IV; et
- g) la procédure d'abandon du programme lorsque, selon le ministre, le programme aura permis de rassembler suffisamment d'information pour aider les personnes chargées de l'examen prévu à la Partie IV à déterminer la mesure dans laquelle les paiements aux producteurs de la division de l'Ouest pourraient vraisemblablement influencer sur les distorsions, dans le secteur agricole, découlant du paiement de la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer. »

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'ai beaucoup réfléchi sur cet amendement pendant la pause. J'ai examiné de nouveau les précédents. Tout ce qui me reste à faire maintenant, c'est de les trouver. J'ai relu à la recommandation royale contenue dans ce projet de loi et j'aimerais donner, à l'intention des membres du comité lecture de la recommandation 540 de Beauchesne. Je demanderais aux membres de l'écouter attentivement car nous pourrions en avoir besoin plus tard et aussi, demain. En voici le contenu:

Le principe directeur quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant, une fois pour toutes (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent. En ce qui concerne la norme ainsi fixée, tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il augmente le montant, mais aussi s'il en étend les objets et les fins, ou s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé, ou recommandé, un prélèvement. Cette norme lie non seulement les simples députés mais aussi les ministres, dont l'unique avantage, en leur qualité de conseillers de la Couronne, est de pouvoir présenter des crédits nouveaux ou supplémentaires ou d'obtenir une recommandation royale de résolutions nouvelles ou supplémentaires.

Il ressort de cet amendement qu'il modifie les objectifs, les conditions et les qualifications de la recommandation royale.

Royal Recommendation. It is obvious that it provides for something that was not envisioned in the bill. It is obvious to me at least, that we would very likely have to go back to clauses with which we have already dealt and which we have already passed and bring about amendments to them to make them coincide with this. Therefore, it changes the intent of other clauses in the bill.

It changes the amount and the manner in which the Crow benefit will be distributed, as opposed to what the bill says. If I were going strictly by my sentiments in this regard, I would in fact, if this clause or this amendment were put before the committee and I had an opportunity to vote on it, I would vote in favour of it, but I cannot make my judgment on the basis of my sentiments. I have to make my judgments on the basis of what is and what is not in order.

I realize that the ruling I am about to give will probably cause some consternation among members of the committee and Mr. Reid says distress, but his distress is nothing compared to mine.

I think that the regime proposed by the government does in fact do an injustice to the farmers of the Peace River area and I would hope that in a later stage of this bill, a way would be found to correct that injustice that I referred to. That is a personal point of view and probably should not have been included in my ruling but I have done it anyway.

But because of the reasons I have mentioned I have no alternative as a responsible chairman of the committee but to rule the proposed amendment out of order.

Mr. McKnight moved,—That Clause 55 be amended by adding, after line 9, on page 30, the following new subclauses:

“(4) For greater certainty, it is declared that for any of the crop years 1983-84 to 1985-1986, the total revenue to be received by the railway companies shall not exceed the aggregate of the volume-related variable costs and line-related variable costs for the movement of grain in each such crop year.

(5) The Commission shall undertake to develop a formula, for possible application after the 1985-1986 crop year, which will allow the railway companies a contribution to constant costs for the movement of grain based on and reflective of new railway investment required to accommodate the movement of grain.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Mayer	McKnight—3
Mazankowski	
NAYS	
Messrs.	
Bockstael	Flis
Côté (Mrs.)	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>)

Il est évident qu'il prévoit quelque chose qui n'était pas envisagé dans le projet de loi. Il m'appert, à tout le moins, que nous aurions à revenir sur les articles que nous avons déjà examinés et adoptés et à les modifier en vue de leur conformité avec cet amendement. En conséquence, celui-ci change l'esprit des autres articles du projet de loi.

Il modifie le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau et la façon dont celle-ci sera répartie, contrairement à ce que prévoit le projet de loi. Si je n'écoutais que mes sentiments à cet égard et si cet article ou cet amendement était mis aux voix devant le comité et si je devais voter, je voterais effectivement pour son adoption mais je ne saurais fonder mon jugement sur mes sentiments. Je dois fonder mes jugements la question de savoir ce qui est recevable et ce qui est irrecevable.

Je me rends compte que la décision que je dois rendre causera probablement une certaine consternation chez les membres du comité et M. Reid prononce le mot chagrin, mais son chagrin n'est rien à côté du mien.

A mon avis, le régime envisagé par le gouvernement constitue effectivement une injustice pour les agriculteurs de la région de Peace River et j'ose espérer que dans une étape ultérieure de l'adoption de ce projet de loi, on pourrait trouver un moyen de réparer cette injustice. Il s'agit là d'une opinion personnelle qui n'aurait pas dû figurer dans ma décision mais je l'ai exprimé de toute façon.

Cependant, par les motifs ci-dessus et conscient de mes responsabilités de président, je n'ai d'autre choix que de déclarer l'amendement irrecevable.

M. McKnight propose,—Que l'article 55 soit modifié par adjonction des paragraphes suivants après la ligne 8 de la page 30:

«(4) Pour éviter toute incertitude, il est déclaré que pour chacune des campagnes agricoles de 1983-1984 à 1985-1986, le revenu total des compagnies de chemin de fer ne doit pas dépasser la somme des coûts variables afférents au volume et des coûts variables afférents aux lignes, pour les mouvements du grain, au cours de la campagne.

(5) La Commission établira une formule, qui pourrait être appliquée après la campagne agricole 1985-1986 et qui prévoierait le versement, aux compagnies de chemin de fer, d'une contribution aux coûts fixes liés aux mouvements du grain, en fonction des investissements que les compagnies ont dû faire à cette fin.»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR	
Messieurs	
Mayer	McKnight—3
Mazankowski	
CONTRE	
Messieurs	
Bockstael	Flis
Côté (M ^{me})	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>)

Dubois—

River)—5

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 55 be amended by adding, after line 9, on page 30, a new subclause 55(4) thereto:

“(4) No payment shall be made to any company which is one of the railway companies until such time as the company has

(a) obtained a certificate of continuance under the Canada Business Corporations Act; and

(b) legally committed itself to pay interest at a rate of not less than 11% on any of its bonds, notes, mortgages, debentures or debenture stock which had been issued prior to 1897 and each of its subsidiaries has made a legal commitment to pay interest at a rate of not less than 11% on any of its bonds, notes, mortgages, debentures or debenture stock which have been issued prior to 1897 and in each case payable in the same currency and at the same time as previously payable.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I think the intent of your amendment is obvious. Its acceptability is another question, because I again looked at this one prior to this afternoon's sitting. I have tried to find where under this bill, under its title, or under the Royal Recommendation, and the Royal Recommendation, I suspect, in many respects does not apply because it does not commit the government to additional expenditures, but I cannot find any clause in this bill under which this as a subclause could justifiably be placed in this bill. It obviously goes beyond the intent and the purpose and the principles of this bill. And in my opinion, Mr. Mazankowski, is beyond the scope of the bill.

But I am bound to rule it out of order.

Mr. Althouse moved,—That Clause 55 be amended by adding immediately after line 9, on page 30, the following thereto:

“(4) If requested by the British Columbia Railway, the Minister of Transport may contract to pay such railway company an amount equal to what it would receive under section 55 if it were subject to this act and such payment does not imply the British Columbia Railway is under the jurisdiction of the Parliament of Canada.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Well, again it is still within the same realm as Mr. Reid's amendment. It is attempting to accomplish the same thing in a different way. But it is still in a way that, in my opinion, Mr. Althouse, is contrary to the Royal Recommendation. Where is the money with which the government is going to make that contract coming from? If it is coming from the money that is already allocated in this bill, then it would require consequential amendments in other clauses of this bill to change the formula by which the funds will be paid. We would require, as I said before, a change in the definition of railway companies in Clause 2, that one we could overcome. The

Dubois

River)—5

M. Mazankowski propose,—Que l'article 55 soit modifié par adjonction après la ligne 8, page 30, d'un nouveau paragraphe 55(4) comme suit:

«(4) Aucun versement ne sera fait à une compagnie de chemin de fer tant que ladite compagnie:

(a) n'aura pas obtenu un certificat de prorogation selon la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*, et

(b) ne se sera pas légalement engagée à verser sur intérêt d'au moins 11 p. 100 sur ses bons, billets, hypothèques, débiteures ou obligations émises avant 1897 et que les filiales n'auront pas pris le même engagement et que dans chaque cas, cet intérêt est payé dans les mêmes devises et aux mêmes dates que prévu précédemment.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: À mon avis le but de votre amendement est évident. Il reste à voir s'il est recevable; je l'ai relu avant la séance de cet après-midi. J'ai tenté de trouver où, en vertu de ce projet de loi, de son titre ou en vertu de la recommandation royale... cette recommandation royale ne s'applique pas me semble-t-il puisqu'elle n'engage pas le gouvernement à des dépenses additionnelles... mais je ne vois aucun article dans le présent projet de loi auquel l'adjonction de cet amendement pourrait se justifier. Celui-ci va au-delà de l'objet et des principes de ce projet de loi. À mon avis, monsieur Mazankowski, votre amendement dépasse la portée du bill.

Je me dois de le déclarer irrecevable.

M. Althouse propose,—Que l'article 55 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 8, -page 30, ce qui suit:

«(4) Si les compagnies de chemin de fer de la Colombie-Britannique le demandent, le ministre des Transports peut s'entendre pour verser à cette même compagnie un montant égal à ce qu'elle recevrait en vertu de l'article 55 si elle était assujettie à cette loi et l'octroi de ce versement ne signifie pas que *British Columbia Railway* relève du Parlement du Canada.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT.

LE PRÉSIDENT: À nouveau cet amendement va dans le même sens que l'amendement de M. Reid. Il tente d'obtenir le même résultat d'une façon différente. Cependant, monsieur Althouse, votre amendement est toujours, selon moi, contraire à la recommandation royale. Où le gouvernement prendra-t-il son argent pour conclure cette entente? S'il doit le tirer des fonds prévus dans le cadre de ce projet de loi, il faudrait alors insérer des amendements d'apporter en conséquence dans d'autres articles du présent bill pour modifier la formule selon laquelle les fonds seront versés. Comme je l'ai dit auparavant, il faudrait changer la définition des compagnies de chemin de fer à l'article 2, chose faisable. Il serait impossible par ailleurs de surmonter

other difficulties we could not, and therefore I have to as well rule that this motion is out of order.

The question being put on Clause 55, it was on recorded division:

	YEAS
	Messrs.
Bockstael	Dubois
Côté (Mrs.)	Flis—4
	NAYS
	Messrs.
Althouse	Mazankowski
Mayer	Neil—4

And the result of the Vote having been announced: Yeas: 4; Nays: 4.

Whereupon, Mr. Chairman gave his casting vote in the affirmative.

On Clause 56.

The question being put on subclause 56(1), it was agreed to.

The question being put on subclause 56(2), it was agreed to.

The question being put on subclause 56(3), it was carried on division.

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That Clause 56 be amended by deleting line 3, on page 31, and substituting the following therefor:

“56. (4) period beginning on the 1st day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984 shall be \$8.2 million.”

The question being put on subclause 56(4), it was agreed to on division.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 56 be amended by deleting lines 4 to 8, on page 31.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Clause 56, as amended, carried.

At 5:15 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:20 o'clock p.m., the sitting resumed.

On clause 57.

The question being put on Clause 57, it was carried on division.

On Clause 58.

Mr. Mayer moved,—That Clause 58 be amended by deleting lines 15 to 17, on page 31, and substituting the following therefor:

“(1) Notwithstanding Section 55 regulations may be made prescribing payments and the Governor in Council may make regulations prescribing”

les autres difficultés et par conséquent je dois déclarer cette motion irrecevable.

L'article 55 modifié, mis aux voix, est enregistré de la façon suivante:

	POUR
	Messieurs
Bockstael	Dubois
Côté (M ^{me})	Flis—4
	CONTRE
	Messieurs
Althouse	Mazankowski
Mayer	Neil—4

Le résultat du vote est donc nul.

Le président vote alors en faveur de cet article modifié.

Article 56.

Le paragraphe 56(1), mis aux voix, est adopté.

Le paragraphe 56(2), mis aux voix, est adopté.

Le paragraphe 56(3), mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que l'article 56 soit modifié en supprimant la ligne 3, page 31 et en la remplaçant par ce qui suit:

«56.(4) période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984 est de 8.2 millions de dollars.»

Le paragraphe 56(4), mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 56 soit modifié en supprimant les lignes 4 à 8, page 31.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 56 modifié est adopté.

A 17h15, le Comité suspend ses travaux.

A 17h20, le Comité reprend ses travaux.

Article 57.

L'article 57, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 58.

M. Mayer propose,—Que l'article 58 soit modifié en supprimant les lignes 14 et 15, page 31, et en les remplaçant par ce qui suit:

«(1) Nonobstant l'article 55, des règlements peuvent être prévus et le gouverneur en conseil peut prévoir les règlements.»

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: The fact is, the bill says that it shall be paid to the railways. And had your amendment carried, the amendment which I did allow on procedural grounds, although I expressed grave doubt, then this amendment would be in order. Your amendment did not carry and 55.(1) is still in place which says clearly that it is paid to the railways and therefore, in my opinion, the amendment is out of order and I so rule.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 6:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Le projet de loi stipule que le versement doit être fait aux chemins de fer. Si votre amendement avait été adopté, l'amendement que j'ai déjà réservé en me basant sur des motifs de procédure bien que j'aie exprimé quelques doutes, cet amendement serait alors recevable. Votre amendement n'a pas été adopté et l'article 55(1) demeure et il stipule clairement que le versement est fait aux compagnies de chemins de fer; à mon avis donc, l'amendement est irrecevable et je le déclare comme tel.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du comité et les témoins répondent aux questions.

A 18h02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, September 20, 1983

• 0943

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof.

On Clause 55

The Chairman: When we adjourned yesterday we were dealing with an amendment by Mr. Mazankowski. Members will recall, I am sure, that we had a long discussion yesterday on the meaning and the intent of the clause and its procedural admissibility, and just prior to our adjournment I had ruled that the amendment was admissible procedurally.

• 0945

I would then call upon Mr. Mazankowski to proceed where we left off yesterday.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. I genuinely appreciate your tolerance and flexibility on this issue, as I appreciate the comments and the assistance by other members and indeed the officials in pointing out some of the obstacles and difficulties one would have in attempting to provide an enabling provision that would at some later time, and particularly after the review period, allow the Governor in Council to incorporate a modified method of payment, some variation thereto—and I did not want to get into specific details as to what form that method of payment would take, but merely to allow a permissive framework that could provide the latitude to allow it to happen.

You will recall, Mr. Chairman, that there was concern about the fact that if there was to be a modified form of payment, albeit only a nominal modification, it would have the potential of affecting the total rate structure, and it would be important to ensure that there would not be a distortion created as a result of that and that the balance between the combined government and producer payment would equal, on the other side, the level required for the railroads. I think it was very clear that it was not my intent to distort that formula, but merely perhaps to add or subtract from one side and place it on the other, which would have, in total, the same effect.

So with that in mind, Mr. Chairman, and thanks to your counsel, we adjourned at 10.00 o'clock last night. We did have another opportunity to examine this, and I would be presenting another amendment which I think would satisfy that particular problem. I think we heard from both the committee counsel and the general counsel words to the effect that it could be incorporated; it could be done. So we have tried to satisfy that.

The other point that was made—and it is a concern that I share—was the matter of giving the Governor in Council the authority to make regulatory changes which really in effect

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 20 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 55.

Le président: Lorsque nous avons ajourné hier, la discussion portait sur un amendement proposé par M. Mazankowski. Vous vous souviendrez, j'en suis certain, que nous avons eu une longue discussion portant sur le sens, l'objet et la forme de cet amendement, et juste avant l'ajournement j'ai conclu que cet amendement était acceptable du point de vue de la forme.

Je demanderai donc à M. Mazankowski de reprendre où il s'est arrêté hier.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous remercie sincèrement de votre tolérance et de votre souplesse, et je remercie également les autres députés pour leurs commentaires et leur assistance, ainsi que les fonctionnaires qui m'ont signalé certains obstacles et certaines difficultés à introduire une disposition habilitante, qui, à une date ultérieure, et tout particulièrement après la période d'examen permettrait au gouverneur en conseil d'introduire une méthode modifiée de versement, d'incorporer certaines variantes—et mon intention n'était pas de préciser en détail quelle forme devrait prendre cette méthode de versement, mais simplement de faire en sorte que cette possibilité existe.

Vous vous souviendrez, monsieur le président, que certains ont exprimé la crainte que l'introduction d'une forme modifiée de versement, même nominale, n'affecte l'ensemble du barème; il était donc important de s'assurer que cela ne créerait pas de distorsions et que la somme des versements combinés du gouvernement et des agriculteurs correspondrait à la somme nécessaire aux chemins de fer. Je crois avoir très bien fait comprendre que mon intention n'est pas de fausser cette formule, mais simplement de procéder à certaines additions ou à certaines soustractions tout en veillant à ce que le résultat final demeure le même.

C'est donc sur cette note, monsieur le président, et grâce à vos conseils éclairés que nous avons levé la séance à 22 heures hier soir. Nous avons eu la possibilité de tout réexaminer et je vous présenterai un autre amendement qui, je pense, sera satisfaisant sur ce plan. Sauf erreur, le conseiller du Comité et le conseiller général nous ont dit que ce genre d'amendement pourrait être introduit. Nous avons donc fait des efforts dans ce sens.

L'autre problème qui a été évoqué—et c'est un problème que je me pose également—est celui de conférer au gouverneur en conseil le pouvoir d'apporter des modifications par règle-

[Text]

might more appropriately belong in the domain of Parliament. Of course, while it is under the whole system of regulations, if you recall, Mr. Chairman, we have a rather elaborate parliamentary review process incorporated in this bill in Clauses 22 to 28, which really provide for regulations relating to performance objectives, wherein the Governor in Council may establish regulations but they are subject to parliamentary review. So if this amendment which I am proposing were considered in a favourable light, I would propose that the provisions of Clauses 22 to 28, which would provide a parliamentary check and balance, could be incorporated. That may be something Mr. Lefebvre may want to comment on, and Mr. Thompson.

I am sorry I do not have this translated. It is in the process of being translated. But I have a draft amendment that would be incorporated in Clause 59. The reason I am submitting it now, Mr. Chairman, is to give committee members the benefit of the total package, and also to meet some of the concerns expressed yesterday. This would provide for a new Clause 59(a) and would read as follows, subject to some fine tuning and the goodwill of the officials.

• 0950

The Chairman: Just before you put your motion, Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: I am not putting it as a motion.

The Chairman: Just before you read it, I am assuming that you are simply doing this now so that members will know what will be coming next.

Mr. Mazankowski: For informational purposes primarily, Mr. Chairman.

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: Also because there was so much interest expressed in my proposal last night and the fact that I take it that the criticisms and the deficiencies were pointed out in good faith, I have, over the evening, tried to address those concerns, and hopefully it will aid in the committee's reaching an affirmative decision on the proposition that I am putting forth.

The new Clause 59.(a) would read as follows, Mr. Chairman:

59.(a) Where pursuant to sections 55 and 58, the Governor in Council has authorized payments other than payments to the railway companies, or has authorized part of the payments to the railway companies and part to a party or parties other than the railway companies, the Governor in Council, notwithstanding any other provision in this Act, shall prescribe by regulation such measures as will be required to ensure that the aggregate rate per tonne to be paid to the railway companies should be equal to the aggregate rate per tonne as if all payments were made to the railway companies.

Hopefully that more or less satisfies the potential difficulties that were raised yesterday.

[Translation]

ment, pouvoir qui devrait plutôt appartenir au Parlement. Bien entendu, bien que cela relève de la réglementation, vous vous souviendrez, monsieur le président, que les articles 22 à 28 de ce projet de loi portent sur un processus d'examen parlementaire assez élaboré concernant les règlements relatifs aux objectifs de résultat et que le gouverneur en conseil peut fixer des règlements, mais qu'ils sont sujets à un examen parlementaire. En conséquence, si l'amendement que je propose était considéré favorablement, je proposerais que les dispositions des articles 22 à 28 qui prévoient un contrôle parlementaire s'y appliquent. Il est possible que M. Lefebvre et M. Thompson veuillent faire un commentaire à ce sujet.

Je m'en excuse, je n'en ai pas la traduction. On la fait actuellement. J'ai un projet d'amendement à l'article 59. Si je vous le propose maintenant, monsieur le président, c'est pour que les membres du Comité aient connaissance de l'ensemble de nos propositions et aussi pour dissiper certaines des inquiétudes exprimées hier. Il s'agirait d'un nouveau paragraphe (a) à l'article 59, qui se lirait comme suit, sous réserve d'amélioration et de la bonne volonté des fonctionnaires.

Le président: Avant que vous ne proposiez votre motion, monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: Il ne s'agit pas d'une motion.

Le président: Avant que vous ne la lisiez, je suppose que vous le faites maintenant simplement pour que les députés sachent ce qui les attend.

M. Mazankowski: Dans un but avant tout informatif, monsieur le président.

Le président: Exactement.

M. Mazankowski: Le très grand intérêt manifesté hier soir pour ma proposition ainsi que les critiques, de bonne foi et justifiées, j'en suis sûr, m'ont incité au cours de la soirée à essayer de l'améliorer, et j'espère que cela aidera le comité à prendre une décision positive concernant cette proposition.

Le nouveau paragraphe (a) de l'article 59 serait le suivant, monsieur le président.

59.(a) Lorsque conformément aux articles 55 et 58, le gouverneur en conseil a autorisé des versements autres que les versements aux chemins de fer, ou a autorisé une partie des versements aux chemins de fer et une partie à une partie ou à des parties autres que les compagnies de chemins de fer, le gouverneur en conseil, nonobstant toute autre disposition de cette loi, prescrit par règlement les mesures nécessaires pour que le taux global par tonne à verser aux compagnies de chemins de fer soit le même taux global par tonne que si tous les versements allaient aux compagnies de chemins de fer.

J'espère que cela dissipe plus ou moins les possibilités de difficulté exprimées hier.

[Texte]

Then with respect to the parliamentary check and balance, I am sorry my colleague, Mr. Doug Neil is not here because he is one of the legal minds on this side. This is essentially his wording. It really means that where regulations have been prescribed pursuant to Clause 58.(1)(a) and Clause 59, the new one that we are proposing, Clauses 22 to 28 inclusive, apply *mutatis mutandis*. Mr. Flis, I hope you do not ask me to explain that. I see a legal mind over there who says that really in effect it means that Clauses 22 to 28 would apply to this clause as it does in previous clauses. So it would provide the kind of parliamentary check and balance that some members express some concern about. It would also provide for a clear understanding that the revenues that the railways would receive would be no more or no less than they are as prescribed under the bill.

Do you have a copy of this? I am sorry.

The Chairman: Are you through?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Regarding the proposal that we put forth last evening and the further enabling clause that we have put forward today, I hope that meets the concerns expressed by both counsels. The check and balance that is proposed in paragraph (b) of Clause 59, as we propose it, is identical to the checks and balances that have been proposed to the awarding of sanctions to other things in the bill under Clause 22 to Clause 28.

• 0955

Mr. Chairman, if you move to Part V, which I know we are not discussing, but it is germane to the proposals we have made, and you read Clause 60 under "Regulations":

60. The Governor in Council may make regulations
- (a) prescribing anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council; and
 - (b) generally for carrying out the purposes and provisions of this Act.

That, Mr. Chairman, I would submit is a very, very all-encompassing clause under Clause 60.

What we have done is to be more specific in the application of

- (a) prescribing anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council

Really trying, Mr. Chairman, to assure, not by providing a formula, not by providing any suggestions, in the light that our amendment would be accepted that the Governor in Council has the authority to assure that the railroad companies will receive neither less nor more than they would have under the bill as it has been written, and then putting a safeguard in so the Governor in Council may not prescribe rates either higher or less than are already prescribed in the act.

[Traduction]

Pour ce qui est du contrôle parlementaire, je suis désolé que mon collègue, M. Doug Neil ne soit pas présent, car c'est un de nos spécialistes juridiques. C'est lui pour l'essentiel qui l'a rédigé. Cela dit en gros que là où des règlements ont été prescrits conformément à l'article 58.(1)(a) et à l'article 59, pour le nouvel article que nous proposons, les articles 22 à 28 inclusivement s'appliquent *mutatis mutandis*. J'espère, monsieur Flis, que vous ne me demanderez pas ce que cela veut dire. Je constate qu'un juriste de votre côté dit qu'en fait cela signifie que les dispositions des articles 22 à 28 s'appliquent à cet article comme aux articles précédents. Cela permettrait donc le genre de contrôle parlementaire réclamé par certains députés. Il ne ferait également aucun doute que les recettes des chemins de fer ne seraient ni plus élevées ni moins élevées que ce qui est prescrit dans le projet de loi.

Avez-vous une copie? Je m'excuse.

Le président: Avez-vous terminé?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'espère que notre proposition d'hier soir et notre proposition d'article habilitant supplémentaire d'aujourd'hui dissipent les inquiétudes exprimées par les deux conseillers. La forme de contrôle que nous proposons au paragraphe (b) de l'article 59 est identique à celle proposée aux articles 22 à 28 pour l'application de sanctions.

Monsieur le président, si vous passez à la Partie V—je sais que nous n'en sommes pas encore là, mais c'est lié à nos propositions—vous pouvez lire, à l'article 60 consacré aux règlements:

60. Le gouverneur en conseil peut:

- a) procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi;
- b) par règlement, procéder à toute autre mesure nécessaires à l'application de la présente loi.

Monsieur le président, c'est très vague et très général.

Nous avons essayé d'être plus précis dans le pouvoir de

- a) procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi.

En essayant réellement, monsieur le président, d'assurer, non pas par une formule, non pas par des suggestions, dans la mesure où notre amendement serait accepté, que le gouverneur en conseil ait le pouvoir d'assurer que les compagnies de chemin de fer ne perçoivent ni plus ni moins que ce que prévoit le projet de loi sous sa forme actuelle et en ajoutant une garantie afin que le gouverneur en conseil ne puisse prescrire des taux ni plus élevés ni moins élevés que ceux déjà prescrits par la loi.

[Text]

It is apparent, Mr. Chairman, to us at least, that unless this enabling legislation is put into this bill the process of review, the process that two Ministers of Transport have put forward to this committee—the whole review process will not be opened up. That was apparent when we put forward our suggestions on the freeze of the rate until 1985-86. If that would have been accepted it would have forced the opening up of this bill at that time, and at that time the reviews that had been carried out up to that date could have been implemented. But until that happens, Mr. Chairman, or unless that Clause 34 is accepted, we do not see any way that this can be opened up in a manner that would provide the remedial actions that several groups across Canada have asked for.

All we are saying is that all these amendments we have put forward are only enabling; they would only come into effect after 1985-86 after the review period.

Again, just to refer to . . . , if you want to talk about the Governor in Council when you read Clause 60 prescribing "anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council", it certainly is more wide ranging than our provision, which does limit the ability of the Governor in Council as to rates and remuneration.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

I appreciate the fine-tuning attempted here and so on, but I believe all the fine-tuning in the world will not change the direction of the bill and the direction in which this amendment wants to take the bill. It is in directly the opposite direction. So any amount of fine-tuning certainly will not change the intent of the amendment. I think the advice they are getting from officials and counsel is to help with the language, with the fine-tuning, but I still cannot see how we can accept such an amendment, which truly changes not only the whole intent of this clause but the direction of the whole bill.

One thing the producers wanted was to guarantee the transportation-of-grain rate put in statute. That is what this whole bill and this whole process have been about. Now, in one amendment, we are saying forget about everything that this bill says, and with one swoop of the pen, with one amendment, the Governor in Council can do anything it likes. At least that is my interpretation of the amendment.

I would like to ask Mr. Lefebvre: If this amendment would go through, would the producer still have a guaranteed statutory rate?

Mr. D. Lefebvre: No. It is no longer a statutory rate in the full sense of the word because it can be changed by order in council subject to a resolution of the House. You do not need a statute to amend the rate. It can be amended through other means.

[Translation]

Il est clair, monsieur le président, tout du moins pour nous, qu'à moins qu'une telle disposition habilitante ne soit inscrite dans ce projet de loi, le processus d'examen, le processus proposé au Comité par les deux ministres des Transports—le processus d'examen sera inopérant. Nous en avons eu la preuve lorsque nous avons proposé le gel du taux jusqu'en 1985-1986. Si ce gel avait été accepté, obligation aurait été faite de remettre ce projet de loi à l'étude à ce moment-là, et à ce moment-là, les résultats des études menées jusqu'à cette date auraient pu être traduits dans les faits. Tant que cela n'aura pas lieu, monsieur le président, ou tant que l'article 34 n'aura pas été accepté, nous ne voyons pas comment cette loi pourra être remise à l'étude de manière à ce que les mesures correctives réclamées par plusieurs groupes aux quatre coins du Canada puissent être adoptées.

Nous disons simplement que tous ces amendements que nous proposons ne sont que des dispositions habilitantes, elles ne seraient opérantes qu'après 1985-1986, après la période d'examen.

Une fois de plus, je vous renvoie simplement . . . Disposer que le gouverneur en conseil peut «procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi» va certainement beaucoup plus loin que ce que nous proposons, car nous limitons les pouvoirs du gouverneur en conseil pour ce qui est des taux et des rémunérations.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

J'apprécie ces diverses tentatives de finition, mais je crois que toutes les finitions du monde ne changeront rien à l'orientation de ce projet de loi, et à l'orientation que cet amendement veut lui faire prendre. Elles sont totalement opposées. Quoi que vous fassiez, cela ne changera en rien l'objet de cet amendement. Les conseils des fonctionnaires et des conseillers vous ont permis d'apporter les rectifications nécessaires sur le plan de la forme, mais je ne vois toujours pas comment nous pourrions accepter un tel amendement, qui modifie non seulement la portée de cet article, mais l'orientation de l'ensemble du projet de loi.

Les agriculteurs voulaient entre autres que les tarifs du transport des grains soient garantis par statut. C'est l'objet de ce projet de loi et de tout cet exercice. Or, en un amendement, nous disons oublier tout ce que ce projet de loi dit, et d'un seul coup de plume, avec un seul amendement, le gouverneur en conseil peut faire ce que bon lui semble. C'est tout du moins mon interprétation de cet amendement.

J'aimerais poser la question suivante à M. Lefebvre. Si cet amendement était adopté, les agriculteurs auraient-ils toujours la garantie d'un taux statutaire?

M. D. Lefebvre: Non. Il ne s'agit plus d'un taux statutaire au sens plein du terme, car il peut être modifié par décret en conseil sous réserve d'une résolution adoptée à la Chambre. Il n'y a pas besoin de loi pour modifier le taux. Il peut être modifié par d'autres voies.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

The Chairman: I do not want to limit discussion but at the same time I do not want us to take the shotgun approach dealing with the remainder of this bill. Mr. Mazankowski put his new amendment, 59.(a), forward as a proposal in light of the one that is before the committee, the amendment to Clause 55.(1) and as much as possible I would like the discussion to be on 55.(1). Members certainly can frame their questions on the basis of the subsequent proposal Mr. Mazankowski has just put forward, but the going into detail of this new amendment should await our arrival at the end of Clause 58.

Mr. Flis: I think you will agree, Mr. Chairman, my approach was a rifle approach. It went to the heart of the matter and so I have no further questions.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: God, the perks of power!

The Chairman: That is the perk of having somebody get your own chair out of your office. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Perhaps even a point of order. I think Mr. Lefebvre's response could be somewhat misleading. The total freight rate is still going to be established by statute; that is, the amount which the railways are going to receive. Now if there is a modification in the method of payment whereby the producer may receive the portion of the Crow benefit rather than the railways, that revenue will shift to the producers and then naturally the producer would pay a higher freight rate; but he will be guaranteed an aggregate freight rate, the combined components of which will be the producer's contribution, the government's contribution under the Crow benefit plus the government's share. I think that is a misleading statement, quite frankly. While the freight rate may be adjusted, the total net effect on the producer will not make it any difference in the amount of money he is paying. I would like Mr. Thompson's version of that because I think perhaps inadvertently that impression has been left and, if it is, I say it is wrong. I am not a lawyer but I function by instinct and instinct is as important as law sometimes.

The Chairman: Just before you answer; as Mr. Mazankowski, I am not a lawyer either but I just offer the reminder that in a court instinct may work for tactics, but I am sure it will not work for the determination of a case.

Mr. Mazankowski: If I had chosen to be a lawyer I would be in a court of law right now rather than a parliamentary committee. I think my influence as a personality is more effective using my instincts than my legal knowledge.

The Chairman: You are quite free to use it, Mr. Mazankowski. Mr. Thompson.

Mr. K. Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Well, the question asked by Mr. Flis which Mr. Lefebvre answered, was, I believe: Does this amendment threaten the existence of the producers' statutory rate under

Le président: Je ne veux pas limiter la discussion, mais en même temps je ne voudrais pas que nous options pour la technique des tirailleurs pour le restant du projet de loi. M. Mazankowski nous a proposé son nouvel amendement, le 59.a), parce qu'il est conséquent avec celui dont nous sommes saisis, l'amendement à l'article 55.(1), et autant que faire ce peut j'aimerais que la discussion porte sur le 55.(1). Les députés peuvent, bien sûr, formuler leurs questions sur la base de la proposition subséquente de M. Mazankowski, mais l'étude en détail de ce nouvel amendement devrait attendre que nous arrivions à la fin de l'article 58.

M. Flis: Vous conviendrez, monsieur le président, que j'ai opté pour la technique du tir groupé. J'ai fait mouche et je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le président: Merci.

M. McKnight: Mon Dieu, ce que c'est que le pouvoir!

Le président: Cela permet de demander à quelqu'un d'aller chercher votre propre chaise dans votre bureau.

M. Mazankowski: C'est peut-être même un rappel au Règlement. La réponse de M. Lefebvre pourrait être taxée de tendancieuse. Les tarifs de transport seront toujours fixés par statut, c'est-à-dire la somme que les chemins de fer recevront. S'il y a modification de la méthode de versement et que les agriculteurs plutôt que les chemins de fer reçoivent la part de la subvention du Nid-de-Corbeau, si ce sont eux qui en bénéficient, il est donc naturel qu'ils paient un taux de transport plus élevé. Cependant, ils auront la garantie d'un taux de transport global dont les éléments combinés seront la contribution des agriculteurs, la contribution de l'État conformément à la subvention du Nid-de-Corbeau, plus la part de l'État. Je pense très sincèrement que c'est une déclaration tendancieuse. Bien qu'il puisse y avoir ajustement du taux de transport, au total pour les agriculteurs il n'y aura pas de différence dans le montant d'argent qu'ils paieront. J'aimerais avoir la version de M. Thompson à ce sujet, car c'est l'impression qui est laissée, peut-être par inadvertance, et si tel est le cas, elle est fausse. Je ne suis pas juriste, mais je fonctionne à l'instinct, et l'instinct est parfois aussi important que le droit.

Le président: Avant que vous ne répondiez, tout comme M. Mazankowski, je ne suis pas non plus juriste, mais je pourrais vous rappeler que devant les tribunaux l'instinct peut servir la tactique, mais je ne suis pas certain que cela influe sur le résultat.

M. Mazankowski: Si j'avais choisi d'être juriste, je ne participerais pas à une réunion de comité parlementaire, mais je serais en train de plaider. Je crois que mon influence en tant que personnalité est plus efficace si je me sers de mon instinct plutôt que de mes connaissances juridiques.

Le président: Vous en avez tout à fait le droit, monsieur Mazankowski. Monsieur Thompson.

M. K. Thompson (conseiller principal, Commission canadienne des transports): La question de M. Flis auquel M. Lefebvre a répondu, je crois: est-ce que cet amendement menace l'existence du taux statutaire pour les agriculteurs

[Text]

the bill? He answered that it did. I would have some difficulty with that response because what is anticipated here with the amendment is that the balance will be maintained. The other thing I would point out is that it is very misleading to suggest that there is a statutory rate in the bill now. There is no such thing.

Mr. Mayer: That is the point.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mazankowski: Open-ended escalation, ever ending.

Mr. Thompson: What there is in the bill at the present time is a schedule which at first sight might look like a statutory rate until you realize that that schedule is subject to a significant amendment from time to time, so I think people should be disabused of the idea that this bill provides a statutory freight rate to the producer in the sense that the Crow did, which means, statutorily fixed. What this bill does is prescribe a complex formula by which the rate can be increased. I suppose it could be decreased but that prospect is somewhat remote.

• 1005

The Chairman: Mr. Althouse next, and then Mr. Mayer.

Mr. Althouse: I had a point of order, but I will pass for the moment.

The Chairman: All right. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I was going to make the same point that Mr. Thompson made in response to the parliamentary secretary's concern. Regarding the concern over a statutory freight rate, in some ways I am not so sure that that question is phrased properly. If you look at this bill you will see that it means that the producer is no longer going to be paying half-a-cent a tonne-mile. For those of us who grew up in, still live there, and represent the area where the statutory freight rate applies, we people understand that the statutory freight rate is fixed. Period. Up to this time it has not fluctuated, and that is what the producer pays.

So, to ask if this amendment is going to provide for a change, or no longer allow for the statutory freight rate, that may be true—but the point is that this bill, if it is passed the way it is currently written without Mr. Mazankowski's amendment, will precisely fix it so the producer no longer has a statutory freight rate. All this amendment will do is adjust the proportions of the money, or allow for an adjustment in the government's share of the revenue to go to different sources. It will not in any way alter, as far as the producer is concerned, the amount of money he will eventually end up paying.

As I tried to explain last night, the government proposes to increase the amount of revenue for the railways from two sources—one from the government and one from producers. All this amendment is doing is to allow the possibility that something different will be done with the government's share of the money other than have it all go to the railway. To try to

[Translation]

prévu par ce projet de loi? Il a répondu par l'affirmative. J'ai de la peine à accepter cette réponse, car le maintien de l'équilibre est anticipé dans cet amendement. Autre chose, il est très tendancieux de suggérer qu'il y a un taux statuaire actuellement dans le projet de loi. Il n'en est rien.

M. Mayer: Justement.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mazankowski: Il n'y a pas de plafond.

M. Thompson: Ce qu'il y a actuellement dans le projet de loi, c'est un barème qui, à première vue, peut ressembler à un taux statuaire jusqu'à ce que l'on se rende compte qu'il est sujet à modification importante de temps en temps, je pense donc que l'on devrait se détromper de l'idée que ce projet de loi prévoit un taux de transport statuaire pour les agriculteurs dans le même sens que le Nid-de-Corbeau le faisait, c'est-à-dire statuairement fixé. Ce projet de loi ne fait que prescrire une formule complexe permettant d'augmenter ce taux. Je suppose qu'il pourrait être diminué, mais cette perspective n'est pas très réaliste.

Le président: Monsieur Althouse, puis monsieur Mayer.

M. Althouse: Je voulais invoquer le Règlement, mais j'en ai décidé autrement.

Le président: Bien. Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'allais faire exactement la même remarque que M. Thompson a faite devant l'inquiétude exprimée par le secrétaire parlementaire à propos des frais de transport réglementaires. D'ailleurs, je ne suis pas sûr que cette question soit bien exprimée. À la lecture du projet de loi, on constate que l'agriculteur ne paiera plus un demi sou par tonne-mille. Pour ceux d'entre nous qui ont été élevés là-bas, qui y vivons toujours, et qui représentent les régions où ces frais de transport réglementaire s'appliquent, nous avons toujours compris que ces frais de transport étaient fixes. Point final. Jusqu'à présent, ces frais n'ont pas changé et c'est ce que paye l'agriculteur.

Or, demander si cet amendement va modifier quoi que ce soit, ou si ce projet de loi ne prévoira plus de frais de transport réglementaire, c'est peut-être vrai, mais ce qui est important, c'est que si ce projet de loi est adopté sans l'amendement proposé par M. Mazankowski, il fixera précisément les frais de transport, si bien que l'agriculteur ne bénéficiera plus d'un taux de transport réglementaire. Cet amendement a pour unique but de rajuster la part des recettes encaissées par le gouvernement, part qui serait injectée ailleurs. Cet amendement ne va modifier en rien, pour ce qui est de l'agriculteur, le montant qu'il paiera.

Comme j'ai tenté de l'expliquer hier soir, le gouvernement propose d'augmenter les revenus des compagnies ferroviaires à partir de deux sources: gouvernement et agriculteurs. Cet amendement ne fait que permettre au gouvernement d'injecter sa part des revenus ailleurs que dans les compagnies ferroviaires. Tenter d'associer cette question à un remaniement du tarif

[Texte]

tie that up and to link it with an adjustment to the statutory rate somehow misses the point that the whole bill, regardless of whether this amendment is in or out, will in fact, Mr. Chairman, do exactly the same thing that, I think, the parliamentary secretary expressed a concern about by the way he asked the question regarding the statutory rate. I do not know whether that clarifies it or not.

Mr. Flis: My interpretation of the statutory rate is a little different. My interpretation is that it can increase, but the producer knows what that increase would be from year to year. But in fairness I would like to ask Mr. Lefebvre to explain a little further, if some of the moneys go to producers rather than railways, does this not change the amount the producer will have to pay? Does this not lose this protection that the farmers want which is a guaranteed statutory rate?

Mr. D. Lefebvre: You have asked me that question before, and I think I answered correctly the question. I was asked: Will the rate be a statutory rate? And I said, The rate can be changed without a statute to follow it. Now I did not talk about the whole amount of money, and whether the government would put the same amount, the railways would receive the same amount, I did not discuss the system as a whole, I just answered that question.

I think it is still valid. It is still true that the producers would have to pay more as a rate under this system if the Governor in Council so decided. Now whether they would be out of pocket as a result thereof, it is possible they would not if they were paid an equivalent amount of money.

One element this system introduces and is difficult to analyse quickly is the fact that some of the payments would be made to producers.

The Chairman: Could be made.

Mr. D. Lefebvre: Could be made. Well, let us say, there was a decision and it would be made to producers who, in turn, would choose not to ship grain. So there would be less money in the system but, on the other hand, there would probably be less cost.

Some hon. Members: Oh no!

The Chairman: Let him finish now.

Mr. Mazankowski: On a point of order. Mr. Chairman, I have advanced an amendment here that proposes an idea. You have said we are talking about this, we want to talk about the principle. We are now getting into the detail. The detail is something that would have to be worked out through the review process, through a task force; whatever. All this mechanism does is to set up a provision where there could be entertained another method of payment. Now we are getting into all sorts of hypothetical situations as to whether or not the producers are going to pay more, they are going to pay less, or what it might do. And I do not think, with respect, that is a relevant issue at this particular time.

[Traduction]

réglementaire est fallacieux dans la mesure où cet amendement, qu'il soit recevable ou non, ne modifiera en rien, monsieur le président, le projet de loi, ce qui dissipe l'inquiétude exprimée par le secrétaire parlementaire lorsqu'il a posé sa question sur le tarif réglementaire. Je ne sais pas si c'est plus clair ou non.

M. Flis: Mon interprétation du tarif réglementaire est quelque peu différente. Ce tarif peut augmenter, mais l'agriculteur saura toujours quel sera le montant de cette augmentation, année après année. Mais pour dissiper tout doute, j'aimerais demander à M. Lefebvre de nous donner d'autres détails. Si une partie de cette subvention était versée non pas aux compagnies ferroviaires mais aux agriculteurs, les sommes d'argent à verser par les agriculteurs ne s'en trouveraient-elles pas modifiées? Les agriculteurs bénéficieraient-ils toujours d'un tarif réglementaire garanti?

M. D. Lefebvre: Vous m'avez déjà posé cette question et je pense y avoir répondu correctement. On m'a demandé: ce tarif sera-t-il réglementaire? J'ai dit qu'il pouvait être modifié sans qu'une loi soit adoptée. Mais je me suis contenté de répondre à la question; je n'ai pas parlé des sommes d'argent à verser et je ne me suis pas préoccupé de savoir si les compagnies de chemin fer recevraient le même montant si le gouvernement investissait les mêmes sommes?

Mais votre question est bien posée. Il est vrai que les agriculteurs devront payer plus avec ce système, si le gouverneur en conseil en décidait ainsi. Quant à savoir s'il n'y aurait pas suffisamment d'argent, je pense que la question ne se pose pas si on leur versait une somme équivalente.

Un élément que ce système introduit et qu'il est difficile d'analyser rapidement est le fait qu'une partie de cette subvention serait versée aux agriculteurs.

Le président: Pourrait être versée.

M. D. Lefebvre: Pourrait être versée. Mais disons que cette subvention serait versée aux agriculteurs qui, à leur tour, choisiraient de ne pas expédier leurs céréales. Il y aurait donc moins d'argent dans le système, mais d'un autre côté, les coûts seraient vraisemblablement moindres.

Des voix: Oh non!

Le président: Laissez-le terminer.

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement. Monsieur le président, j'ai présenté un amendement qui propose une idée. Vous avez dit qu'il ne fallait parler que du principe de cet amendement. Or, nous entrons maintenant dans les détails. Mais ce détail devrait être identifié lors du processus d'examen par un groupe de travail ou autre chose. Tout ce que cet amendement propose est une disposition qui prévoirait une autre méthode de paiement. Or, maintenant nous posons des tas d'hypothèses, nous formulons des scénarios différents pour savoir si les agriculteurs vont ou non payer plus, s'ils vont payer moins ou quelles conséquences cela aura. Avec le plus grand respect, je ne pense pas que cette question se pose pour l'instant.

[Text]

The Chairman: Well with all due respect, Mr. Mazankowski, I think whether the producers are going to pay more is quite relevant to the discussions we are having here. I think it is quite in order for the members of this committee to ask questions in that regard, if they wish. I am a little surprised that you so vigorously object to whether or not this is in order because the discussions have been pretty wide-ranging all along. And I have allowed a great deal of latitude in the interests of getting as much information in the hands and minds of the members of the committee as possible. If that question is not in order, then it is not in order at all to discuss your proposed amendment at Clause 59.(a).

• 1010

The final word I want to say is that you just cannot have it both ways. Mr. Flis.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, yesterday I was told very clearly by the mover and his colleagues, this amendment had nothing to do with the method of payment. Today I hear an admission that it does have something to do with the method of payment. I think it is very clear which side of this issue we are on, which side the mover and his colleagues are on.

The Chairman: Order! One at a time.

Mr. Flis: We might as well call for the question then, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Just to set the record straight. Yesterday the parliamentary secretary, rightly or wrongly—I do not know what his motives were—was trying to link what we call the “method of payment”, which is where the government share of this bill is going to go with the level of producer contribution to increased rail revenues. And I submit, and I think everybody would agree, that there really is no connection. So you are mixing apples and oranges again, with great respect. This amendment is an enabling amendment to allow the government to do something with the government’s share other than to have it all go to the railway.

The amendment we proposed a week ago tonight had to do with the amount of contribution that the producer was going to make to the increases in railway revenues, and there really is no connection. That is the distinction, Mr. Chairman. I hope the parliamentary secretary is clear on that and it will not be a problem for him in sorting out the pros and cons of this amendment.

If I may, Mr. Chairman, in response to what Mr. Lefebvre said, if there are producers who receive the benefit and do not ship grain, the amount of money received by producers may go down, I can argue the other side of the thing. If there is a lot of diversification, there may be less grain to ship and, in fact, the benefit could go up to an individual producer. You can argue both sides of that. Very simply, that is a debatable point. If we feel very strongly that there is a lot of possibility on the prairies for increasing secondary manufacturing, the amount of grain that may be shipped on the railways could go down

[Translation]

Le président: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Mazankowski, je pense au contraire qu’il est tout à fait approprié de se demander si les agriculteurs vont payer plus. Je pense qu’il est tout à fait approprié de poser des questions à ce sujet si les membres du Comité le veulent. Je suis quelque peu surpris que vous vous opposiez si fermement à ces discussions, car jusqu’à présent elles ont été assez générales. Je me suis montré très large, et ce dans l’intérêt de tous les membres du Comité, pour qu’ils puissent obtenir le plus de renseignements possibles. Si cette question ne peut être discutée, alors votre amendement portant modification de l’alinéa 59.(a) ne devrait pas l’être non plus.

En conclusion, vous ne pouvez pas ménager la chèvre et le chou. Monsieur Flis.

M. Flis: Je voudrais invoquer le Règlement, monsieur le président. Hier celui qui a proposé cet amendement et ses collègues m’ont dit très clairement que cet amendement n’avait rien à voir avec la méthode de paiement. Aujourd’hui, j’entends que cela a au contraire un rapport avec la méthode de paiement. Nous voyons clairement de quel côté de la barrière nous sommes et de quel côté celui qui a proposé l’amendement et ses collègues sont.

Le président: À l’ordre! Un à la fois.

M. Flis: On pourrait tout aussi bien mettre cette question aux voix, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Mettons les choses au point. Hier le secrétaire parlementaire, à tort ou à raison, car je ne connaissais pas ses mobiles, essayait d’établir un rapport entre ce que nous appelons la «méthode de paiement», c’est-à-dire, où va aller la part du gouvernement, avec la contribution des agriculteurs à l’augmentation des recettes des compagnies ferroviaires. Pour ma part, et je pense que chacun est d’accord là-dessus, il n’y a aucun rapport. Vous mélangez une fois de plus les choses, avec tout le respect que je vous dois. Cet amendement permettra au gouvernement d’injecter cette subvention ailleurs que dans les compagnies ferroviaires.

L’amendement que nous avons proposé il y a une semaine portait sur la contribution des agriculteurs à l’augmentation des recettes des compagnies ferroviaires, et il n’a aucun rapport avec le précédent. Voilà où est la différence, monsieur le président. J’espère que le secrétaire parlementaire comprend maintenant et qu’il n’aura plus de difficulté à saisir la portée de cet amendement.

D’autre part, monsieur le président, si vous me le permettez, en réponse à ce qu’a dit M. Lefebvre, c’est-à-dire, que si des agriculteurs reçoivent la subvention tout en n’expédiant pas leur grain, la somme perçue par les agriculteurs risque de diminuer, je puis vous dire que c’est le contraire qui va se passer. S’il y a diversification, il y aura peut-être moins de céréales à acheminer et, en fait, la subvention sera plus élevée pour chaque agriculteur. On peut voir les choses de deux points de vue. De toute façon, c’est un point très contestable. Si nous pensons que l’on peut augmenter les industries secondaires

[Texte]

drastically. And if that happened, you could actually see an increase in the benefit under certain circumstances. So simply to come out and say that what has been referred to, I think, as the "dilution effect", again I will point out . . . well, really, I have some questions in my mind as to what kind of a word that is and whether it is a legitimate concept or not. Maybe we have just got ourselves into some more jargon.

But I think that is what Mr. Lefebvre was alluding to. I want just to say again that I can paint a picture and run it by you in actual example, and show you why if there is a lot of diversification, you could end up shipping less grain, and the people who do ship grain could be the net beneficiaries of this bill. So that is very much a debatable point which we can get into when we get talking about the substance of the amendment and some of the possibilities that it may or may not allow for. I meant just to set the record straight, if I did, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like just to pose a question to Mr. Kroeger on this same point. The tariffs will be published for each shipping point that is established in western Canada. On those tariffs there will be the government share, which is the Crow benefit plus the government's cost. On that tariff as the bill exists now, the producer will be responsible for a certain percentage of that tariff—the difference between the tariff and the Crow benefit and the government's cost. If that is changed and the producer receives part of the Crow benefit and cost, then it would automatically be assumed that the tariff percentage that the producer pays would raise equally. Is that close? Therefore the only thing you see, the only added cost over what the producer would receive if the benefit were given to the producer, would be that part which is diluted by the Crow benefit and the government's contribution which in fixed dollars, and any volume increases which could occur over the cap which is in the bill now. That would be the only difference in what the producer would receive and what he would pay. In that right? Reply to the first part please, because I think we are on that one. Maybe I will move aside on the other one.

• 1015

Mr. A. Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): I have no hesitation about the first part of what Mr. McKnight described which seems to me to be entirely accurate. As long as you had a one-for-one correlation between another dollar at the elevator and the producer who got the dollar delivering his grain to the elevator and paying the extra dollar, you would have a completely neutral result. On the other hand, that presumably would also defeat the objective of providing greater latitude for economic decision-making by the producer.

I think the only point Mr. Lefebvre was making and which he and I have been discussing during the questioning—and this

[Traduction]

dans les Prairies, les céréales à expédier par chemins de fer pourraient diminuer de façon importante. Si tel était le cas, il se pourrait qu'il y ait une augmentation de cette subvention dans certaines circonstances. Par conséquent, parler de ce qu'on a appelé, je crois, «l'effet de dilution», je dirais . . . En fait, je me pose des questions à propos de cette expression et je me demande si c'est un concept légitime ou non. Nous sommes peut-être tout simplement empêtrés une nouvelle fois dans un jargon inextricable.

Mais je crois que c'est ce à quoi faisait allusion M. Lefebvre. Je pourrais très bien vous prouver que, s'il y a diversification, les céréales à transporter pourraient diminuer et que les bénéficiaires nets de ce projet de loi pourraient bien être ceux qui acheminent leur grain. On pourrait donc en discuter en long et en large à propos du fond de cet amendement et des possibilités qu'il renferme. Je voulais simplement mettre les choses au point, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais simplement poser une question à M. Kroeger à ce sujet. Les barèmes vont être publiés pour chaque point de livraison établi dans l'ouest du Canada. Sur ces barèmes figurera la part du gouvernement qui est composée de la subvention du Nid-de-Corbeau et des coûts pour le gouvernement. Tel que ce barème existe actuellement, l'agriculteur devra payer un certain pourcentage de ce barème, c'est-à-dire la différence entre le barème, la subvention du Nid-de-Corbeau et les coûts pour le gouvernement. Si c'était modifié et si l'agriculteur recevait une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau plus les frais, on pourrait alors supposer que le pourcentage à payer par l'agriculteur augmenterait de façon égale. Est-ce cela? Par conséquent, les seuls frais qui dépasseraient ceux que l'agriculteur recevrait si cette subvention lui était versée, seraient cette partie découlant de la subvention du Nid-de-Corbeau et de la contribution du gouvernement, qui est en dollars fixes, et toute augmentation de volume supérieure au plafonnement fixé par le projet de loi. Ce serait là la seule différence entre ce que l'agriculteur recevrait et ce qu'il payerait. Est-ce exact? Pourriez-vous répondre à la première partie de ma question, car je pense que c'est là où il y a hésitation. Je vais peut-être retirer ma deuxième question.

M. A. Kroeger (secrétaire, ministère d'État au Développement économique): Je n'ai absolument aucune hésitation quant à la première partie de ce que M. McKnight a dit; cela me semble absolument exact. Tant que les choses seraient égales et que pour \$1.00 à l'éleveur, l'agriculteur qui aurait reçu le dollar livrant son grain à l'éleveur, paierait le dollar supplémentaire, il n'y aurait aucun chamboulement. Par contre, l'agriculteur n'aurait vraisemblablement plus toute la latitude qu'il avait auparavant pour décider de ce qui lui convient le mieux.

Tout ce que M. Lefebvre disait, nous en discutons tout à l'heure et on en revient à la question de savoir s'il y a protec-

[Text]

alludes to his comment about whether there is statutory protection here or not—is this: As far as I can see, looking at the wording, it seems there would necessarily have to be a measure of discretion residing in the Governor in Council as to how high to put up the freight rate and how high to make the payments to the producer. In that sense as to the rather tightly-defined system in the present bill for determining exactly what the freight rate would go to, you would necessarily have to build more flexibility in there if this system was going to work. And I think that is what Mr. Lefebvre meant when he said that it would not be the same kind of statutory protection as exists in the . . .

Mr. McKnight: But there would still be the same statutory protection, not the same kind?

Mr. Kroeger: Probably not the same degree of statutory protection. You would have to have some discretion by the Governor in Council about the levels of these payments and rates.

Mr. McKnight: Well, Mr. Chairman, I would just ask then if Mr. Kroeger would elaborate on Clause 60:

60. The Governor in Council may make regulations

- (a) prescribing anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council; and
- (b) generally for carrying out the purposes and provisions of this Act.

Does that not again, Mr. Kroeger, open up a lot of latitude to the Governor in Council with regulations which are in this bill?

Mr. Kroeger: The Governor in Council cannot do anything which the bill does not allow. That grouping in Clause 60 sort of reaffirms what has been said elsewhere in the bill, that the Governor in Council has the powers to do X, Y and Z. But it does not confirm that the Governor in Council has the power to do something which is either precluded by the bill, or is not provided for. And in the bill as drafted, where it says payments shall be made to the railways, there is no discretion about where you pay the money. Now with Mr. Mazankowski's amendment, of course, that would change, at which point that provisional Clause 60 would become operative.

Mr. McKnight: And then, Mr. Chairman, without the amendment we put forward in Clause 55, and subsequent amendments in Clause 58 and now Clause 59—without those, there is no ability for the Governor in Council to change the method of payment regardless of what is found in the review process and regardless of what is apparent from three separate reviews. There is no flexibility unless these amendments are put in for the Governor in Council to make any changes regarding the method of payment. I say this so Mr. Flis understands the distribution of that rather than the method of payment. In the method of payment as we understand it, there is no way . . . no flexibility given to the government regardless of the review process. Is that correct?

Mr. Kroeger: That is correct. The government of the day would have to return to Parliament in order to change things like the method of rate determination, the method of payment,

[Translation]

tion par règlement ou non, c'est ceci: en examinant le texte du projet de loi, il me semble que le gouverneur en conseil devrait nécessairement pouvoir décider du montant du barème de transport et du montant de la subvention à verser à l'agriculteur. Dans ce sens, étant donné que le projet de loi actuel prévoit un système assez strict pour déterminer la ventilation du barème de transport, il faudrait nécessairement y intégrer une plus grande souplesse si ce système devait marcher. Je crois que c'est ce que voulait dire M. Lefebvre lorsqu'il a dit que la protection réglementaire ne serait pas la même que . . .

M. McKnight: Ce ne serait peut-être pas le même genre de protection réglementaire, mais ce serait la même chose, non?

M. Kroeger: Le degré de protection ne serait vraisemblablement pas le même. Le gouverneur en conseil devrait pouvoir décider du montant de ces versements et du barème.

M. McKnight: Dans ce cas, monsieur le président, je voudrais demander à M. Kroeger de bien vouloir nous expliquer l'article 60, qui est ainsi libellé:

60. Le gouverneur en conseil peut:

- a) procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi;
- b) par règlement, procéder à toute autre mesure nécessaire à l'application de la présente loi.

Ne pensez-vous pas, monsieur Kroeger, que cela offre beaucoup de latitude au gouverneur en conseil avec les règlements du projet de loi?

M. Kroeger: Le gouverneur en conseil ne peut rien faire si le projet de loi ne l'autorise pas. Cette disposition de l'article 60 réaffirme ce qui a été dit ailleurs dans le projet de loi, que le gouverneur en conseil peut faire x, y et z. Mais cela ne confirme en rien que le gouverneur en conseil puisse faire quoi que ce soit que n'autorise pas le projet de loi ou que ce dernier ne prévoit pas. Or, tel qu'il est libellé, le projet de loi prévoit que cette subvention sera versée aux compagnies de chemins de fer et non pas à qui que ce soit d'autre. Evidemment, l'amendement proposé par M. Mazankowski modifierait cette disposition, et l'article 60 entrerait alors en vigueur.

M. McKnight: Dans ce cas, monsieur le président, sans l'amendement que nous proposons à l'article 55, à l'article 58 et maintenant à l'article 59, le gouverneur en conseil ne peut changer la méthode de paiement indépendamment des conclusions du processus d'examen et indépendamment de ce qui ressortirait de trois études distinctes. Aucune souplesse n'est prévue à moins que ces amendements ne permettent au gouverneur en conseil de modifier la méthode de paiement. Je dis cela pour le compte de M. Flis pour qu'il comprenne bien. Tel que le projet de loi est libellé, le gouvernement ne peut absolument rien modifier indépendamment des conclusions du processus d'examen. Est-ce exact?

M. Kroeger: C'est exact. Le gouvernement du jour devrait présenter un autre projet de loi au Parlement en vue de modifier certains éléments comme la méthode de fixation des

[Texte]

cost sharing. Any of those things would require a return to Parliament presumably in the light of the findings of the review.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

• 1020

The Chairman: Is there any further discussion on Clause 55(1) or shall I put the question? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If there is no one else who wishes to speak on it, I assume that I will be concluding . . .

Mr. Mayer: No.

The Chairman: What is your problem, Mr. Mayer?

Mr. Mayer: There are certainly several areas in Clause 55(1). If I may, I would address a question I have to the parliamentary secretary. He is expressing some concern about the proposed amendment not allowing for statutory provisions for freight rates for producers, and I would ask him why, if he is concerned about the possibility of not having a statutory framework for producers as a result of this amendment, is he in favour of the bill as it now stands. If you go to the west and you talk to people who are to be affected by this, they understand the statutory rate to be, boom, a half-cent a tonne-mile. That is what they interpret as statutory. And in no way do I see anybody who will be affected by this bill, such as the shippers, thinking that, when they get a formula back which is going to adjust the formula on an ongoing basis—and when I say “ongoing”, we tried to move an amendment which would at least shorten up some of the provisions for making the information available on an ongoing basis and that was rejected by the government members . . . well why is he not simply saying that the statutory rate should remain? If he really understands what the word “statutory” means to people who ship under it, he would know that they understand it to be half-a-cent a tonne-mile. I do not understand what seems to me to be an inconsistent concern about this amendment not allowing for “statutory” and, on the other hand, his being in favour of this bill which really does destroy the statutory framework the producers have had for I guess close to 90 years now. I wonder if he could clarify that for me, so that I have a better understanding of what his position is or how he interprets the term “statutory”.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think when we travelled across Canada and heard witnesses and so on, it was very clear to us that the witnesses who appeared before us had read the bill and read it very carefully, and the meaning of the term “statutory” is as it is presented in Bill C-155. I am arguing against this amendment because it goes against the whole grain . . . the whole intent of this bill. I am also very concerned that a party in the House day after day, week after week, damns the government for passing too many things through Governor in Council without bringing it to Parliament, now would come out with an amendment doing exactly what they are opposed to.

[Traduction]

tarifs, la méthode de paiement, le partage des coûts. Il faudrait présenter un nouveau projet de loi devant le Parlement à la lumière des conclusions de l'examen.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres discussions à propos du paragraphe 55(1) ou puis-je mettre la question aux voix? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si personne d'autre ne veut en discuter, alors je suppose que je vais conclure . . .

M. Mayer: Non.

Le président: Qu'est-ce vous chagrine, monsieur Mayer?

M. Mayer: Le paragraphe 55(1) crée d'autres problèmes. Si vous me le permettez, je voudrais poser une question au secrétaire parlementaire. Il s'inquiète de ce que l'amendement proposé n'accorde pas un tarif de transport réglementaire aux agriculteurs, et je voudrais savoir pourquoi; si cela le préoccupe tant, soutient-il le projet de loi tel qu'il est libellé. Si vous allez dans l'Ouest et que vous parlez à ceux qui seront touchés par ce projet de loi, vous constaterez que, pour eux, le tarif réglementaire sera de 1/2c. par tonne-mille. C'est ce que le terme réglementaire signifie pour eux. Je ne crois pas que ceux qui seront touchés par ce projet de loi, comme les expéditeurs, pensent que lorsqu'ils auront une formule qui permettra un rajustement périodique—d'ailleurs nous avons essayé de présenter un amendement qui aurait eu du moins pour objectif de raccourcir la durée de certaines dispositions portant sur la divulgation période de renseignements, amendement qui a été rejeté par les membres du gouvernement—pourquoi, dans ce cas, ne dit-il pas tout simplement que le tarif réglementaire ne devrait pas être modifié? S'il savait comment les expéditeurs interprètent le terme «réglementaire», il saurait que c'est 1/2c. par tonne-mille. Le secrétaire parlementaire craint que cet amendement ne modifie le tarif réglementaire et, d'un autre côté, il soutient ce projet de loi qui en fait anéantit le cadre réglementaire dont ont bénéficié les agriculteurs depuis maintenant près de 90 ans. Peut-être pourrait-il m'expliquer sa position pour que je la comprenne mieux ou pour que je sache quelle est son interprétation du terme «réglementaire».

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, lorsque nous nous sommes déplacés aux quatre coins du Canada et que nous avons entendu des témoins, il était très clair que les témoins avaient lu le projet de loi et l'avait lu très minutieusement, et que la signification du terme «réglementaire» est celle qui figure dans le bill C-155. Je conteste cet amendement parce qu'il est contraire à l'objectif de ce projet de loi. Je suis également préoccupé par le fait qu'un parti, qui à la Chambre accuse le gouvernement, jour après jour, semaine après semaine, d'adopter trop de projets par l'intermédiaire du gouverneur en conseil et non par le Parlement propose maintenant un amendement dont l'objectif est contraire à tout ce qu'il a toujours prôné.

[Text]

Mr. Mayer: Well, Mr. Chairman, I do not know whether this is the appropriate place but I am certainly prepared to engage in some dialogue as far as the committee is concerned to outline our position on that. Maybe you would like to do it when we get into formal discussion of the clause.

An hon. Member: Question. That is a different question.

The Chairman: This is not the time to make that kind of argument, Mr. Mayer. I will call on Mr. Mazankowski to wrap up the discussion on his proposed amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am absolutely amazed at the hard line of the parliamentary secretary and the rather shoddy way in which he tries to twist and divert the focus from the real issue here. Last Tuesday, he challenged the members of this committee to come forth with a proposal to deal with the livestock hurt. As a matter of fact, if he refreshes his memory, at page 133:22 and 133:23, he said he would be very interested in how Mr. Mazankowski and the Progressive Conservatives were going to wipe out the hurt for the livestock producers and these gentlemen sitting there opposite representing them. We have got that opportunity here right now. It is not a perfect solution, but it certainly does open the door. Yet here we have Mr. Flis, on behalf of the government, slamming the door shut. He and the minister have challenged members on this side on a number of other issues, on the whole question of the Agricultural Adjustment Fund, which is still part of the financial envelope. And we have not raised that in connection with this discussion but it is still there to be utilized. It is still there, subject to being included in some proposal which may have the effect of trying to ameliorate some of the difficulties this bill creates.

• 1025

The parliamentary secretary says that the initiative for this bill did not come from the government, it came from the western producers; he said this bill reflects the recommendation of the people of western Canada through a process known as the Gilson report. Well, Mr. Chairman, we all know that this bill probably covers less than 50% of the Gilson recommendations and, namely, the issue of the payment which was pretty fundamental to the Gilson recommendations is out the window. So it is quite obvious, and I am sure that, if Mr. Flis had been listening to the testimony across western Canada, particularly in Alberta, from the commodity groups and the livestock people in western Canada, he would have learned that the issue of the method of payment is still very paramount. I think the ability to pay is still the number one issue, the method of payment is number two. We on this side have tried to address both those points.

Mr. Chairman, I think we are really getting down to perhaps the final hours of the debate on this committee. We spent a good deal of time last week talking about the rate structure and what we perceived to be the most appropriate rate, how it should be phased in, and how it should be dealt

[Translation]

M. Mayer: Monsieur le président, je ne sais pas si je peux le faire ici, mais je suis tout à fait disposé à discuter de notre position à ce sujet. Peut-être pourrions-nous aborder cette question lorsque nous discuterons officiellement de cet article.

Une voix: Que la question soit mise aux voix. C'est là un sujet tout à fait différent.

Le président: Ce n'est pas le moment de présenter ce genre d'argument, monsieur Mayer. Je donne maintenant la parole à M. Mazankowski pour qu'il conclue la discussion de son amendement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, la rigueur du secrétaire parlementaire me laisse absolument pantois et je suis ahuri par la façon dont il essaie de détourner le débat. Mardi dernier, il a lancé un défi aux membres du Comité pour qu'ils présentent une proposition qui résoudrait le préjudice causé à l'industrie du bétail. D'ailleurs, s'il veut bien se souvenir, à la page 133:22 et 133:23, il a dit qu'il voulait ardemment savoir comment M. Mazankowski et le Parti conservateur allaient supprimer le préjudice causé aux éleveurs de bétail et à ces messieurs assis là-bas en face qui les représentent. Nous relevons ce défi maintenant. Ce n'est pas une solution parfaite, mais cela ouvre la porte. Or, M. Flis ici, au nom du gouvernement, nous renvoie la porte dans la figure. Le ministre et lui-même ont lancé des défis aux membres du Parti conservateur à propos d'un certain nombre d'autres questions, à propos notamment du Fonds de rajustement agricole, qui fait toujours partie de l'enveloppe financière. Nous n'en n'avons pas parlé dans le cadre de cette discussion, mais on peut toujours l'utiliser. Ce fonds existe toujours, il pourrait être inclus dans une proposition quelconque et aurait pour objectif d'essayer de supprimer certaines lacunes inhérentes à ce projet de loi.

Le secrétaire parlementaire a dit que ce n'est pas le gouvernement qui voulait ce projet de loi, mais les producteurs de l'Ouest; il a dit que ce projet de loi tenait compte des recommandations présentées par la population de l'Ouest du Canada, recommandations contenues dans le rapport Gilson. Or, monsieur le président, nous savons tous que ce projet de loi renferme probablement moins de 50 p. 100 des recommandations du rapport Gilson; d'ailleurs la question de la méthode de paiement qui était au centre même des recommandations de ce rapport n'y figure pas. Je suis donc persuadé que si M. Flis avait écouté les témoignages que nous avons entendus dans l'Ouest du Canada et en particulier en Alberta, de la part des groupes d'intérêts des éleveurs de bétail, il saurait que la question de la méthode de paiement est toujours capitale. La question primordiale est celle de la possibilité de payer et la deuxième, celle de la méthode de paiement. De ce côté-ci, nous avons essayé d'aborder ces deux points.

Monsieur le président, nous en sommes peut-être aux dernières heures de ce débat. La semaine dernière, nous avons beaucoup discuté de la structure des taux et du tarif le plus approprié, de la façon dont il devrait être mis en place progressivement et de son importance. Nous discutons

[Texte]

with. We now have the other component of this legislation, namely, the method of payment. And I know the minister and the former minister favoured a different method of payment. I am quite convinced that the officials who are sitting up in the front were attracted to a variation of the method of payment from that which we have in here. And what we are trying to do, Mr. Chairman, as a kind of conciliator and as someone who is trying to inject some flexibility and accommodation into this piece of legislation, we are trying to incorporate a device that would do that—allow the maximum flexibility, or allow changing conditions to be incorporated and reflected within the content of this bill. Mr. Chairman, when this process started out, the Minister of Transport outlined some five basic principles which he referred to Gilson. And often I think we forget about how this whole thing started. The five basic principles which I think it is timely to have put on the record, are:

1. that the government believed that a statutory framework should be created by Parliament to give effect to new arrangements and, specifically, to provide a basis on which adequate compensation to the railways for moving grain could be established at the earliest possible date;

2. principle number two is that, in accordance with the proposals made to it by the major producer organizations in western Canada, the Government of Canada is prepared: to commit itself by statute to the payment on an annual basis of an amount equivalent to the 1981-1982 shortfall in railway compensation, and to enter into discussions with the producer organizations and the railways concerning ways and means of meeting cost increases incurred in fiscal years beyond 1981-1982.

3. while the government is prepared to bear a substantial part of the cost of grain transportation in future years, its resources are limited and, therefore, an increased contribution by grain producers will be required.

4. in return for being compensated, the railways will be required to take action on several fronts, including: (a) performance and service guarantees related to grain transportation; (b) commitments regarding additional investment programs that would be undertaken; (c) adjustments to other rates in order to promote agricultural diversification of processing in western Canada. That is very interesting. That was a real stinger when it came out, because it was really going to broaden the base of agriculture in western Canada. We have not heard anything further from that day hence, nor is there anything in this bill which would accommodate that principle.

The next front, (d), is the presentation of data concerning the revenues, cost and investment plans. Now, you will recall the debate we had on that as to the degree in which it was going to be forthcoming.

5. The fifth principle that the government advanced was that the economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate should be reduced without recourse to new transportation subsidies for crops not covered by the present statutory rate or for goods, such as livestock and

[Traduction]

maintenant d'un autre élément de cette loi, à savoir, la méthode de paiement. Je sais que le ministre et l'ancien ministre favorisaient une méthode de paiement différente. Je suis tout à fait convaincu que les hauts fonctionnaires qui sont ici favorisaient une méthode de paiement autre que celle qui figure dans le projet de loi. Monsieur le président, nous voulons nous montrer conciliants et nous voulons essayer de donner à ce projet de loi une certaine souplesse, c'est la raison pour laquelle nous essayons d'y introduire un mécanisme qui aurait précisément pour objectif d'y incorporer cette souplesse ou de prévoir d'autres conditions. Monsieur le président, lorsque nous avons entamé cet exercice, le ministre des Transports avait identifié cinq principes de base qui s'inspiraient directement du rapport Gilson. Je pense que nous oublions souvent comment tout ceci a débuté. Il est opportun à mon avis, de citer ces cinq principes de base. Les voici:

1. Le gouvernement pensait que le Parlement devait établir un cadre statutaire afin de mettre en vigueur les nouvelles dispositions et, en particulier, prévoir un mécanisme établissant dans les meilleurs délais l'octroi de montants compensatoires suffisants à verser aux compagnies ferroviaires pour l'acheminement des céréales.

2. En conformité avec les propositions qui lui ont été avancées par les principales organisations de producteurs dans l'Est du Canada, le gouvernement du Canada est prêt à s'engager légalement à payer annuellement un montant équivalent au déficit de 1981-1982 sous forme de compensation aux sociétés ferroviaires et à examiner avec les organismes de producteurs et les sociétés ferroviaires les moyens de faire face aux augmentations de coûts au cours des années financières qui suivront 1981-1982.

3. Alors que le gouvernement est disposé à prendre en charge une partie importante des frais de transport du grain à l'avenir, ses ressources sont limitées et par conséquent les céréaliculteurs devront accroître leur contribution.

4. En échange de ces compensations, les sociétés ferroviaires seront tenues de prendre certaines mesures, en particulier: (a) de fournir des garanties de rendement et de service en ce qui concerne le transport des grains (b) de prendre des engagements en ce qui concerne les programmes d'investissement supplémentaires qui seraient entrepris; (c) de modifier leurs autres tarifs afin de promouvoir la diversification et les activités de transformation agricoles dans l'Ouest du Canada. Cette idée était très intéressante, car elle allait élargir la base agricole dans l'Ouest du Canada. Nous n'en avons jamais pu entendu parler, et rien ne figure dans ce projet de loi à ce sujet.

Ensuite (d) il y a la communication des données relatives aux recettes, aux coûts et aux plans d'investissement. Vous vous souviendrez sans doute des discussions que nous avons eues à ce sujet et à quel point ces mesures étaient attendues.

5. Le cinquième principe présenté par le gouvernement était que les disparités économiques provoquées au sein du secteur agricole par le tarif réglementaire devraient être réduites sans qu'on ait recours à de nouvelles subventions au transport pour les cultures non protégées par le tarif réglementaire actuel ou

[Text]

processed agricultural products. It is that fifth principle, Mr. Chairman, that really goes to the heart of our attempts to incorporate some provision to enable a government to deal with that issue.

• 1030

6. This principle was that the framework to be developed should promote increased efficiency in the economy and operation of the grain transportation system and the western railway system as a whole.

Mr. Chairman, then of course, Mr. Gilson was appointed, participants and members of the western agricultural community, and grain handling and transportation, and all of what is now referred to as system participants, were invited to engage in dialogue and come up with some recommendations. And it really was set out to be an exercise, a meaningful dialogue, then consultation, and be the epitome of the highest form of democracy.

Well, if we look at the principles and we look at how those principles or those objectives have been achieved, we find that, in terms of this bill, it certainly fails to achieve the various objectives that are enshrined. As a matter of fact, if one looks at it—really, if you scale down all the frills and the tinsel, you find out that the only principle that has been fulfilled here in this bill is the one of compensation to the railways. Yes, there are some guarantees; there are some notional schemes, and there is some potential for rapping the railways' knuckles if they decide that they are not going to repair this branch line or that branch line but, really by and large, it is a pretty lucrative and rich scheme for the railroads.

Mr. Chairman, when we started on this exercise, as a party we looked at this bill, this whole exercise, within the framework of essentially five principles. I referred to them last Tuesday, and I want to refer to them again.

1. We said, and we believe, that railways should receive fair compensation to enable them to maintain an adequate and effective system for moving grain, and to ensure that there was adequate moneys to maintain an ongoing and viable enterprise.

2. We believe that, in exchange for that, it was important that grain producers have some service and performance guarantees and be assured that they have a reliable, cost-effective and efficient system. The third

3. The third principle is the issue that we are dealing with here again—that the distortion of the low freight rates vis-à-vis . . . the low freight rates on processed and unprocessed products should be removed; that the natural advantages should be retained in order to promote and encourage greater "value added" processing, and diversification in western Canada.

4. We have maintained all along that the grain producers must retain the benefit, or the advantage, of the statutory freight rate; that it must be enshrined in statute form; that producers must be protected from a freight-rate structure that has never ending escalation. And, Mr. Chairman, in spite of the so-called

[Translation]

pour certains biens comme les produits du bétail et les produits agricoles transformés. C'est justement ce cinquième principe, monsieur le président, qui nous pousse à incorporer au projet de loi une disposition permettant au gouvernement de résoudre ce problème.

6. Ce principe était que le nouveau cadre à établir devait favoriser une meilleure efficacité et une économie dans le fonctionnement du système de transport des grains et du système ferroviaire de l'Ouest dans son ensemble.

Ensuite, monsieur le président, M. Gilson a été nommé, les membres de la communauté agricole de l'Ouest, les groupes de manutention et de transport des grains et tous ceux qu'on appelle les participants au système ont été invités à en discuter et à présenter des recommandations. Cela devait être un dialogue instructif, suivi de consultations, et devait être le summum de la démocratie.

Or, si nous examinons ces principes ainsi que la façon dont ces principes ou ces objectifs ont été atteints, nous constatons que ce projet de loi est loin de donner suite à ses divers objectifs. D'ailleurs, si vous ne tenez aucun compte de toutes ces fioritures, vous constatez très rapidement que le seul principe qui ait été respecté dans ce projet de loi est celui de la compensation à verser aux compagnies ferroviaires. Il existe effectivement certaines garanties, certains plans, et on pourra même taper sur les doigts des compagnies ferroviaires si elles décident de ne pas réparer tel ou tel embranchement, mais, grosso modo, ce plan est une véritable manne pour les compagnies ferroviaires.

Monsieur le président, lorsque nous avons entamé cet exercice, nous avons étudié ce projet de loi en tenant compte de cinq principes de base. J'y ai fait allusion mardi dernier et je voudrais les répéter.

1. Nous avons dit et nous pensons que les compagnies ferroviaires devraient percevoir une juste compensation leur permettant d'entretenir un réseau suffisant et efficace de transport du grain et de demeurer une entreprise rentable.

2. En échange de ces compensations, nous pensons qu'il est important de fournir aux céréaliculteurs certains services et de leur garantir un certain rendement pour qu'ils puissent bénéficier d'un système fiable et rentable.

3. Le troisième principe porte sur la question qui est en cause en ce moment, c'est-à-dire, que les taux de transport peu élevés s'appliquant sur les produits finis et non finis devraient être supprimés, que les avantages naturels devraient être préservés en vue de promouvoir et d'encourager une plus grande transformation à valeur ajoutée et la diversification dans l'ouest du Canada.

4. Nous avons toujours dit que les producteurs de grain devraient conserver l'avantage d'un tarif de transport réglementaire, qu'il devrait être consacré sous forme de loi, que les producteurs devraient être protégés contre tout tarif qui ne cesserait d'augmenter. Monsieur le président, malgré ce

[Texte]

statutory framework that is outlined in this bill, as it now stands there is the potential for open-ended escalation.

Finally, we believe that the Government of Canada and, indeed, the railways have a continuing obligation to provide a special low freight rate for the movement of grain. You know we see here, I think it is fair to say, that the government is acknowledging that responsibility and that obligation—some would argue that it is not enough, and some would argue that it is too much—but I think that acknowledgement is there. But it certainly does not exist in terms of the railway's obligation because, as I see this bill, the railway's obligation is essentially removed.

• 1035

But when we compare this bill with the fulfilment of those objectives that we have used as our guide in dealing with this legislation, we find out here again that only one objective has been fulfilled, namely, the compensation to the railways. We have an ever-escalating freight rate structure. The distortions with respect to the anomaly in the freight rate system are not going to be removed. The railways are relieved of their ongoing continuing obligation. And the only guarantee of an effective, efficient and reliable system is really through a legislative format which will provide for sanctions and awards and notional schemes. I think you recall the debate that we had on that, Mr. Chairman.

So, we approach this bill on that basis. Last week we dealt with the issue of a producer's ability to pay. We saw it in light of the current environment and the difficult situation the producers find themselves in; in light of the deep division that exists in western Canada as to the pros and cons of this bill and as to what effect it will have on the number of unknowns; as to what effect it will have upon the individual family farm, upon the rural communities and upon the total lifestyle in western Canada. Also, there is the fact that there have not been, in our view, any accurate and concluding analyses made with respect to the impact this will have on the livestock industry. Evidence before this committee pointed out that there were different versions of what impact this will have. With respect to diversification that is not known. We know that the agricultural organization and the producer groups are divided on this issue. So there are just too many unknowns to proceed with a measure that is so all-encompassing at this particular time. It is in that light, then, that we advance the proposal to continue the existing freight rate for the producer at least until all the review processes are completed.

We are convinced at this particular time, when world prices are at 1973 levels and, while there is some prospect of improvement, net farm incomes have declined by roughly 30% in the last year and we have at least 10% or 15% I would think in western Canada now—it is probably higher than that—of producers who are in deep financial difficulty, I would remind the committee that the Crow subsidy was really the only major support program that our producers in Canada have vis-à-vis their competing counterparts who are supported far more generously by their respective treasuries.

[Traduction]

prétendu cadre statutaire que renferme ce projet de loi, il se peut fort bien que les prix ne cessent d'augmenter.

Enfin, nous pensons que le gouvernement du Canada et d'ailleurs les compagnies de chemins de fer doivent continuer d'offrir un tarif de transport peu élevé pour l'acheminement du grain. Il faut dire en toute justice que le gouvernement reconnaît cette responsabilité et cette obligation, certains diront que cela ne suffit pas et d'autres diront le contraire, mais je pense que le gouvernement est sincère à ce sujet. On ne peut certainement pas en dire autant des compagnies ferroviaires, car d'après l'interprétation que je fais de ce projet de loi, cette obligation est supprimée.

Mais quand on compare le projet de loi aux objectifs qui nous ont guidés dans l'étude de la loi, on constate qu'un seul objectif a été réalisé, notamment l'indemnisation des chemins de fer. Nous avons une structure tarifaire qui ne cesse d'augmenter. Les anomalies du système tarifaire ne vont pas disparaître. Les chemins de fer se voient soulagés de leurs obligations permanentes. La seule garantie d'un système efficace, efficient et fiable tient vraiment à l'établissement d'une loi prévoyant des sanctions, des primes ainsi que des systèmes théoriques. Je pense que vous vous souviendrez de la discussion que nous avons eue là-dessus, monsieur le président.

Nous abordons donc le projet de loi sous ce rapport. La semaine dernière, nous avons discuté de la capacité de payer du producteur. Nous avons étudié la question à la lumière de la conjoncture présente et de la situation difficile que vivent actuellement les producteurs, à la lumière du profond désaccord dans l'Ouest canadien quant aux avantages et inconvénients du projet de loi et quant à ses répercussions éventuelles sur un certain nombre d'inconnus: conséquences sur l'exploitation agricole, familiale, individuelle, sur les communautés rurales et sur le mode de vie général dans l'Ouest du pays. En outre, il n'y a pas eu, à notre avis, d'analyses précises et concluantes concernant l'incidence du projet de loi sur l'industrie bovine. Le Comité a été saisi de témoignages divergents quant aux répercussions du projet de loi. En ce qui concerne la diversification, ce n'est pas clair. Nous savons que le milieu agricole et les groupes de producteurs ne s'entendent pas sur la question. Alors, il y a beaucoup trop d'inconnues pour imposer maintenant un système d'aussi grande portée. C'est donc à la lumière de ces faits que nous avons proposé de continuer d'appliquer des tarifs actuels pour le producteur jusqu'à ce que le processus d'examen soit terminé.

Nous savons actuellement que, alors que les prix mondiaux s'établissent aux niveaux de 1973, malgré la perspective d'une certaine amélioration, les revenus agricoles nets ont baissé d'environ 30 p. 100 au cours de la dernière année et qu'au moins 10 ou 15 p. 100 des producteurs de l'Ouest canadien, et le pourcentage est probablement plus élevé, sont en grande difficulté financière; je rappellerai au Comité que la subvention du Nid-de-Corbeau constituait vraiment le seul programme d'appui important sur lequel pouvaient compter les producteurs canadiens pour concurrencer leurs homologues,

[Text]

We have pointed out that the cost of inputs has risen by roughly 300% during the last decade. We pointed out that, in our view, the producer is being asked to pay more in an open-ended freight rate scheme on the promise that grain transportation is going to improve. We find it very difficult to expect producers to support the concept of having them pay up front for services and capacity improvements that may take place later on. We have a complicated freight-rate structure, and I appreciate the work of the officials and their attempts to explain the very complex freight rate structure, but having regard to the fact that they were charged with the responsibility of coming up with a freight rate arrangement within a certain scheme, I do not know if we could have done any better. It was one of the pre-conditions of the whole thing, but it is still, nonetheless, a very complex and uncertain scheme.

We took issue with the fact that we believed that the railways, because they were going to recover all their variable costs over the course of the next three years, and included in those variable costs were provisions for return on capital investment and depreciation and all those things, they were going to be a heck of a lot better off than they would otherwise have been. But then to throw in the additional contribution to profit or contribution to constant cost, we believe was just a little too generous. We believe that generosity would be more properly afforded to the producers rather than to the railways. That is a value judgment. That is the position we take, and I think that it is a position we can defend.

• 1040

So what we are really saying is to maintain the existing freight rate structure until the review process is complete and until all these unknowns are known in a more elaborate fashion. I need not remind you again, Mr. Chairman, that we have a review under the provisions of Clause 59 of this bill which will look at, among other things, the method of payment, the producer's ability to pay, and the apportionment of the level between the producers and the government. We are going to take into consideration the economic position of the producers relative to other major sectors of the national economy. We are going to look at the appropriateness of the provisions of Clause 41 to Clause 53 respecting rates.

Then you have another review system that is going to be set up, the special commission of inquiry under the Inquiries Act, which will look only at the method of payment. We now have another provision for review under Clause 38, which will examine the whole question, and appropriateness of the level, of constant costs which should be paid to the railroads. We have the CTC reviewing things with regard to the computation of capital and constant costs. So there is a whole host of unknowns; there is a whole host of reviews which are taking place; yet, we are forging ahead with this bill in that kind of an environment.

I think, Mr. Chairman, that the proposal we advanced would have provided some latitude; it would have provided

[Translation]

qui reçoivent une aide beaucoup plus généreuse de la part de leurs trésors respectifs.

Nous avons fait remarquer que le coût d'immobilisation a augmenté d'environ 300 p. 100 au cours de la dernière décennie. Nous avons fait valoir que, à notre avis, le producteur doit payer davantage dans un système tarifaire ouvert avec, pour contrepartie, la seule promesse que la situation dans le transport du grain s'améliorera. Il est très aléatoire de s'attendre à ce que les producteurs appuient le principe de paiement anticipé pour d'éventuels services et améliorations de la capacité de transport. Nous avons une structure tarifaire complexe et j'apprécie le travail des hauts fonctionnaires et leurs efforts visant à nous expliquer cette structure des plus complexes, mais eu égard au fait qu'ils ont été chargés d'établir un barème tarifaire dans le cadre d'un système, je ne sais pas si nous aurions pu faire mieux. C'était l'une des conditions préalables de tout cet exercice, mais il n'en reste pas moins que c'est un système très complexe et incertain.

À notre avis, et nous en avons fait état, comme les chemins de fer vont recouvrer dans les trois prochaines années tous leurs coûts variables, et comme cela comprend, entre autres, des ristournes sur le capital investi et sur l'amortissement, la situation des chemins de fer sera beaucoup plus avantageuse qu'auparavant. Alors nous estimons qu'il est un peu trop généreux d'ajouter des contributions au profit ou des contributions au coût constant. Nous croyons qu'il conviendrait davantage d'être généreux envers les producteurs plutôt qu'envers les chemins de fer. C'est un jugement de valeur. C'est notre position, et je pense que nous pouvons la défendre.

En conséquence, nous demandons de garder la structure tarifaire actuelle jusqu'à ce que le processus d'examen soit terminé et qu'on en sache davantage sur les inconnues. Inutile de vous rappeler, monsieur le président, que l'article 59 du projet de loi prévoit un processus d'examen qui permettra d'étudier, entre autres choses, la méthode de paiement, la capacité de payer du producteur et la répartition des coûts entre les producteurs et le gouvernement. Nous allons prendre en considération la situation économique des producteurs par rapport aux autres grands secteurs de l'économie nationale. Nous allons examiner l'opportunité des dispositions des articles 41 à 53 concernant les tarifs.

Ensuite, un autre système d'examen sera créé, une commission spéciale d'enquête établie en vertu de la Loi sur les enquêtes, qui examinera uniquement la méthode de paiement. L'article 38 prévoit un autre examen sur toute la question, sur l'opportunité du niveau de contribution aux coûts constants qui devraient être payés aux chemins de fer. La C.C.T. étudie des mesures concernant le calcul du capital et des coûts constants. Il y a donc toute une gamme d'inconnues, toute une série d'examen qui seront faits; pourtant, cela ne semble pas nous empêcher d'adopter le projet de loi.

Monsieur le président, je pense que notre proposition nous permettrait une certaine latitude; elle permettrait de tenir un

[Texte]

some period of time where there could have been an ongoing debate and, perhaps, a greater consensus arrived at.

Mr. Chairman, I thought that Mr. MacMurphy when he appeared before us in Regina, Saskatchewan, made the point very well that it was really his recommendation to back off. There are far too many unknowns; there are far too many divisions; there are producers pitted against producers; there are producers pitted against the leaders and their organizations. As a matter of fact, he warned the committee that now is not the time to proceed with a measure so controversial that could add further serious harm to the social and economic structure of western Canada.

So that brings us to the issue we are now dealing with, Mr. Chairman—the method of payment. I think it is clear that the initiative for change came to a large extent, I agree—this being one of the few things I agree with Mr. Flis on—that perhaps the initiative for modification to the Crow did come from the livestock people. I mean those who are engaged in the processing industry; those who wanted greater crop diversification. And they raised it in their view for very valid reasons. They viewed the continuing gap between the real costs of moving grain, and the artificial cost under the Crow rate that has applied to the producers for the movement of grain, as an increasing level of distortion. They have made the case and will continue to make the case that in that kind of a freight rate environment, it does mitigate against the prospect of adding more processing industry, of further diversifying the agriculture base, and contributing to value-added. I think the people who petitioned the government and involved themselves in the Gilson process did so in good faith, believing they were acting in the best interests of the groups they represent and, indeed, acting in the best interests of agriculture as a whole.

But you know, notwithstanding the fact that they have acted in good faith . . . and that reminds me of the other thing that Mr. Flis used. He charged the Conservative members over here when he called for a three-year freeze on the existing freight rate, he charged us with breaking the faith. Well, I do not know what sort of faith he was talking about. Quite frankly, Mr. Chairman, if there has been any faith broken here, the good faith has been broken on the part of the government and their relationship with their dealing with the livestock industry. As a matter of fact, it has been an outright betrayal, I submit to you. They have had the rug pulled from under them, and I can say to you, sir . . .

• 1045

An hon. Member: You should be ashamed of yourself.

Mr. Mazankowski: I can say to you, sir, and with the greatest of respect, I think you detected it when you travelled with the committee to western Canada. There is very deep and bitter resentment over this, and this deep and bitter resentment will not pass with the passage of this bill. So I need only say to the parliamentary secretary that if there has been any faith broken, it has occurred on the part of the government and not on the part of the Conservative members who serve on this committee. Mr. Chairman, the member . . .

[Traduction]

débat suivi et peut-être même d'en arriver à un plus grand consensus.

Monsieur le président, j'ai eu l'impression que M. MacMurphy, lorsqu'il a comparu devant le Comité à Regina, en Saskatchewan, nous a bel et bien recommandé d'attendre. Il a fait valoir qu'il y avait beaucoup trop d'inconnues, beaucoup trop de désaccords, que des producteurs étaient en conflit avec d'autres producteurs, qu'il y en avait d'autres avec les dirigeants et leurs organisations. En fait, il a dit au Comité qu'il n'était pas opportun d'établir un système aussi controversé susceptible de nuire encore plus à la structure socio-économique de l'Ouest canadien.

Cela nous amène maintenant à la question que nous sommes en train de débattre, monsieur le président: la méthode de paiement. Je pense qu'il est clair que l'initiative visant à modifier les tarifs du Nid-de-Corbeau est venue en grande partie des éleveurs de bétail, et je suis d'accord pour une fois avec M. Flis là-dessus. L'initiative est venue de l'industrie de la transformation, de ceux qui préconisaient une plus grande diversification des récoltes. Ils avaient de très bonnes raisons de le faire. Ils considéraient l'écart grandissant entre les coûts réels du transport du grain et le coût artificiel du tarif du Nid-de-Corbeau applicable aux producteurs pour les mouvements du grain comme une source de distorsion toujours croissante. Ils ont dit et ils continueront de dire que ce genre de système tarifaire joue contre de nouvelles industries de transformation, contre une diversification plus grande de la base agricole et contre une contribution à la valeur ajoutée. Je pense que ceux qui ont fait des pressions auprès du gouvernement et qui ont participé à l'enquête Gilson ont agi de bonne foi, convaincus qu'ils étaient de travailler dans le meilleur intérêt des groupes qu'ils représentent et partant, de l'agriculture en général.

Mais vous savez, même s'ils ont agi de bonne foi . . . et cela me rappelle une autre chose dont nous a accusés M. Flis. Il a accusé les conservateurs de ne pas être de bonne foi lorsqu'il a demandé de geler les tarifs actuels pour une période de trois ans. Eh bien, je ne sais pas ce qu'il entend par bonne foi. Franchement, monsieur le président, si quelqu'un a manqué de bonne foi ici, c'est bien le gouvernement dans ses rapports avec l'industrie de l'élevage du bétail. En fait, je vous dis que c'est un abus de confiance flagrant. Vous leur avez coupé l'herbe sous le pied, et je puis vous dire, monsieur . . .

Une voix: Vous devriez avoir honte.

M. Mazankowski: Sans vouloir vous offenser, monsieur, je pense que vous l'avez constaté lorsque vous avez voyagé avec le Comité dans l'Ouest canadien. On éprouve un profond ressentiment à ce sujet, et cela ne disparaîtra pas pour autant avec l'adoption du projet de loi. Alors je rappelle au secrétaire parlementaire que si quelqu'un a manqué de bonne foi, c'est bien les députés du gouvernement et non les députés conservateurs du Comité. Monsieur le président, le député . . .

[Text]

The Chairman: Mr. Mazankowski, I hate to interrupt you, but I would ask you please to wind up your comments.

Mr. Mazankowski: I am not aware of any time limitation, Mr. Chairman. If there is . . .

The Chairman: You have reached fairly far afield in reviewing the testimony before the committee and we had a fairly long discussion, I remind you, on your amendment yesterday. So, I would ask you simply to bring it to an end as soon as possible.

Mr. Mazankowski: I will certainly accept your admonition in the spirit in which you advanced it and I will try to wind up very shortly, Mr. Chairman. I think it is fair to say that on issues like this I do not speak often, but I would like to have the opportunity to round out this particular part of it, because it may very well result in less discussion on further amendments that are part of this package. I think it is important to put it into perspective and I appreciate your remarks.

Mr. Chairman, the parliamentary secretary charged the members of this committee with the fact that we had foresaken the freedom of choice option. I would have to say, and I hate to disappoint him on this, but we have not dropped the issue, Mr. Chairman. It is before us right now. And if Mr. Flis was so excited about the fact that we may have forgotten about it, I need only remind him that when he made that point we were dealing with the issue of rates and not with the issue of method of payment. We are now dealing with the method of payment. We have not dropped the issue. It is here in a form that Mr. Flis can comment and vote upon. It is before this committee now. He can vote on it. I am not particularly pleased about the form in which it has been advanced. But you know, Mr. Chairman, and I am sure other members of the committee know, there are certain restrictions and limitations on the way in which such an amendment can be proposed, particularly when you are dealing with legislation that is as all-encompassing as this. And I think it is another thing that we have learned, Mr. Chairman. It is very easy to say that there is a flaw in this particular clause and there is a deficiency here. But I think we have all learned that when you start dealing with those particular clauses they have ramifications on other clauses of the bill, and I guess we all have a better appreciation for the legislative draftsmen after having gone through this process than we had before.

Once again, and I do not want to overdo this, but I want to compliment the officials for the kind of courtesy and accommodation they have shown this committee in helping us come up with the kind of amendments that they foresaw in our minds when we advanced such proposals.

Mr. Chairman, if the amendments I am proposing on behalf of my party are turned down by the Liberal members on the other side, it only means that the review process is going to be a charade. Quite frankly, the review process will be meaningless unless there can be enabling legislation to incorporate the kinds of recommendations which may flow therefrom. I am becoming increasingly suspicious, Mr. Chairman, that the only reason why the government has set up this elaborate review

[Translation]

Le président: Monsieur Mazankowski, cela m'ennuie énormément de vous interrompre, mais je vous demanderai de terminer vos commentaires.

M. Mazankowski: Je ne savais pas qu'il y avait une limite de temps, monsieur le président. S'il y en a une . . .

Le président: Vous êtes déjà assez avancé dans la récapitulation des témoignages présentés au Comité, et je vous rappelle que nous avons discuté assez longuement de votre amendement hier. Je vous demanderai donc de terminer au plus vite.

M. Mazankowski: J'accepte votre admonestation dans l'esprit que vous l'avez présentée et je vais tenter de conclure très bientôt, monsieur le président. Je pense qu'il est juste de dire que je ne discute pas souvent de questions comme celle-ci, mais j'aimerais pouvoir terminer mon argumentation ici, parce qu'elle pourra très bien éviter de longues discussions sur d'autres amendements concernant cette partie du projet de loi. Je pense qu'il est important de placer les choses dans leur juste perspective, et je comprends vos remarques.

Monsieur le président, le secrétaire parlementaire a accusé les membres du Comité d'avoir renoncé à la liberté de choix. Cela m'ennuie de le décevoir, mais je dois dire que nous n'y avons pas renoncé, monsieur le président. C'est de cela que nous discutons maintenant. Si M. Flis craint que nous ayons peut-être oublié cette question, je lui rappellerai que nous discutons des tarifs et non de la méthode de paiement lorsqu'il a soulevé cette question. La question se trouve sous une forme que M. Flis peut commenter et sur laquelle il peut se prononcer. Elle est actuellement étudiée par le Comité. Il peut se prononcer. Je ne suis pas particulièrement satisfait de la forme dans laquelle elle a été présentée. Mais vous savez, monsieur le président, comme d'autres membres du Comité sans doute, qu'il y a certaines restrictions et limites quant à la façon dont pareil amendement peut être proposé, particulièrement lorsqu'on discute d'une loi aussi vaste que celle-ci. C'est une autre chose que nous avons apprise, monsieur le président. Il est très facile de dire au sujet d'un article en particulier qu'il y a une lacune ici et une erreur là. Mais je pense que nous avons tous appris que, lorsque vous commencez à discuter d'articles comme ceux-là, il y a des ramifications sur d'autres dispositions du projet de loi, et nous avons probablement plus de considération maintenant pour les rédacteurs juridiques après cet exercice.

Je le répète, je ne veux pas trop insister, mais je tiens à féliciter les hauts fonctionnaires pour la courtoisie et la collaboration qu'ils ont montrées au Comité en nous aidant à apporter le genre d'amendements qu'on demandait dans nos propositions.

Monsieur le président, si les amendements que je propose au nom de mon parti sont rejetés par les libéraux de l'autre côté, cela se traduira par un processus d'examen tout à fait aléatoire. Franchement, le processus d'examen sera inutile en l'absence de loi habilitante visant à incorporer le genre de recommandations qui en découleront. Je commence de plus en plus à soupçonner, monsieur le président, que le gouvernement a établi ce processus d'examen complet dans le seul but de

[Texte]

process was to diffuse and divert criticism from the livestock groups, the commodity groups—those engaged in the processing industry. If it were a genuine proposal, it would be backed up with a provision that would allow for enabling legislation to be incorporated.

• 1050

Mr. Mayer: Posturing is all it is.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if this government refuses to accept my very modest, very moderate proposal, we can only assume the government is not being serious. I repeat, it is a charade; it is a ruse. I want to say this here and now, Mr. Chairman, and let there be no mistake, those livestock producers and processors and commodity groups who have engaged in this debate for a long time had better realize that, because once this bill is passed, the door will be closed as far as any modification to the method of payment is concerned.

You know, it is very interesting, Mr. Chairman, the livestock groups have been a little bit annoyed with our proposal of a three-year freeze. I want to tell them and you, sir, that our proposal to freeze the existing freight rate, pending the outcome of the review, would have forced the government to address this issue at the end of the review period. But that was rejected as well. And that having been rejected and, assuming that this modest proposal that we are advancing is in the process now of being rejected, I can only again reiterate and warn those groups who expected the distortions and the anomalies of the existing freight rate structure to be somewhat ameliorated, that they are going to have to wait a long time. Unless this issue can be opened up in a major parliamentary way, there will not be any modification in the method of payment. In other words, the door will be slammed when this bill passes, and we assume it will pass at some point in time . . .

Mr. Mayer: Slam it right in their faces.

Mr. Mazankowski: I just want to conclude, Mr. Chairman, by saying this. The government has brought forth this piece of legislation; it has been tagged as being one of the most important measures that it has brought before this Parliament. One has to simply remind oneself that this government really does not have a mandate to be dealing with this kind of legislative measure, and particularly in the manner in which it is dealt with. It certainly was not part of an election platform in the 1980 election. And because the government is so dismally under-represented in western Canada, it is very difficult for westerners to accept a measure which really enjoys very little support in its present form.

I say to you, sir, that we in this committee on this side have tried very diligently to improve the bill and to overcome some of the deficiencies and discrepancies, and we are still trying to do that. We know that this bill, if it passes in its present form, may not incur immediately, but within a very short time it will engender further bitterness and further division as far as western Canada is concerned. I think the modest proposal we have advanced here today would help to diffuse and to

[Traduction]

faire taire les critiques du côté des groupes d'éleveurs de bétail, des groupes de producteurs, de ceux qui participent à l'industrie de transformation. Si c'était une proposition sérieuse, elle serait appuyée d'une disposition permettant d'incorporer une loi habilitante.

M. Mayer: C'est pour la forme simplement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si le gouvernement refuse d'accepter ma proposition très modeste, très modérée, on ne peut s'empêcher de penser qu'il n'est pas sérieux. Je le répète, c'est de la frime, c'est une ruse. J'insiste, monsieur le président, les éleveurs de bétail, l'industrie de transformation et les groupes de producteurs qui participent aux débats depuis longtemps feraient mieux de s'en rendre compte, parce qu'une fois le projet de loi adopté il n'y aura plus moyen de modifier la méthode de paiement.

Vous savez, monsieur le président, qu'il est très intéressant de voir que les groupes d'éleveurs de bétail ont été un peu ennuyés par notre proposition concernant un gel de trois ans. Je tiens à leur dire, ainsi qu'à vous, monsieur, que notre proposition visant à geler les tarifs existants jusqu'aux termes du processus d'examen aurait forcé le gouvernement à aborder cette question à la fin de la période d'examen. Mais cette proposition a été rejetée elle aussi. Et comme elle a été rejetée et comme je m'attends à ce que cette modeste proposition que nous vous présentons maintenant soit également rejetée, tout ce qu'il me reste à faire est, au risque de me répéter, de prévenir les groupes qui s'attendaient à ce que les distorsions et les anomalies inhérentes à la structure tarifaire actuelle soient améliorées, qu'ils devront attendre encore longtemps. À moins que cette question ne fasse l'objet d'un grand débat parlementaire, la méthode de paiement ne sera nullement modifiée. Autrement dit, la porte se refermera lorsque le projet de loi sera adopté, et nous présumons qu'il le sera à un certain moment donné.

M. Mayer: Ils se feront fermer la porte au nez.

M. Mazankowski: J'aimerais terminer par ceci, monsieur le président. Le gouvernement a présenté ce projet de loi qui a été qualifié d'une des plus importantes mesures jamais présentées au Parlement. Il ne faut pas oublier que le gouvernement n'a pas vraiment le mandat d'étudier ce genre de mesure législative et, particulièrement pas de la façon dont il le fait. Cette loi ne faisait certainement pas partie du programme de la campagne électorale de 1980. Comme le gouvernement est si mal représenté dans l'Ouest canadien, il est très difficile pour les habitants de cette région d'accepter une mesure, qui trouve vraiment très peu d'appui dans sa forme actuelle.

Je vous dis, monsieur, que nous, de ce côté-ci du Comité, avons tenté très diligemment d'améliorer le projet de loi et d'en éliminer certaines lacunes et contradictions, et que nous travaillons toujours en ce sens. Nous savons que, si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, il provoquera, sinon immédiatement, du moins dans très peu de temps, plus d'amertume et plus de désaccord dans l'Ouest canadien. Je pense que la modeste proposition que nous avons présentée ici

[Text]

ameliorate potential division and disharmony that could occur as a result of the passage of this bill. There has been hope in some areas that there would be better days ahead for certain aspects of the agriculture industry if certain things were done to this bill. There was a certain amount of expectation. And I think the goodwill of the former minister sort of left the impression that if there can be a consensus and if there is a better way, he was prepared to look at it. And I sense in many respects that the new minister has approached it in that same way, and has charged and challenged the committee with coming up with recommendations and improvements. We have done that. We advance these series of amendments in that same spirit. And I would implore and I would urge that members on the other side consider these amendments very carefully before they vote. These amendments would open the door and could provide a mechanism that would not only address the further challenges of their transportation and agricultural industry, but I think would give those groups who now feel left outside some ray of hope. It is in that spirit and in that context that we advance these amendments.

• 1055

Mr. Chairman, I hope that members on the other side will really reconsider them, particularly the members from Quebec, because they have dominated this committee as far as the Liberal representation is concerned. I think, individually, they have expressed an open mind and they have listened, and I think they have tried to understand the problems which affect western Canada in terms of the application of this bill. I know that it is very difficult for them to get wrapped up in the emotional context of this particular piece of legislation, but I would just ask them seriously to consider these proposals in the light of how they will affect their region if they were sitting on this side. We have gone through a constitutional debate where they have been somewhat left out in that process. I think to some extent there is a large number of producers in western Canada who feel that they are going to be left out and, in fact, their positions ultimately will be worse off than they were before this whole debate started. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The question then is that Bill C-155 be amended on page 29 by deleting Clause 55.(1) and substituting the following therefor:

55.(1) Subject to any regulations promulgated by the Governor in Council pursuant to Clause 58 and subject to Clause 21 and Clause 55.(2) 55.(3), the Minister shall in respect to the 1983-1984 and subsequent crop years pay to the railway companies the Crow benefit plus the government contribution to cost increases.

Amendment negatived; nays, 5; yeas, 3.

The Chairman: Mr. Mazankowski, if it is any consolation to you, I noted that twice in your remarks you used the term "a modest proposal". You are not the first one to have put one forward and found that it was unacceptable.

[Translation]

aujourd'hui aiderait à réduire les divergences et les désaccords susceptibles de découler de l'adoption du projet de loi. On s'est permis d'espérer, dans certaines régions, que certains aspects de l'industrie agricole seraient améliorés si on parvenait à faire certaines choses avec ce projet de loi. On s'est placé dans l'expectative. Je pense que, dans sa bonne volonté, l'ancien ministre a donné l'impression que, si on pouvait en arriver à un consensus et à une meilleure solution, il était prêt à étudier cette possibilité. J'ai l'impression que le nouveau ministre a adopté sensiblement la même attitude et il a chargé et mis au défi le Comité de faire des recommandations et des améliorations. C'est ce que nous avons fait. Nous avons présenté une série d'amendements dans cet esprit. Alors j'implore les députés de l'autre côté, je les exhorte à considérer ces amendements très attentivement avant de se prononcer à leur égard. Ces amendements ouvriraient la porte et établiraient un mécanisme permettant non seulement de se pencher sur les défis à venir du transport et de l'industrie agricole, mais de redonner aux groupes intéressés une lueur d'espoir. C'est dans cet esprit et cette optique que nous proposons ces amendements.

Monsieur le président, j'espère que les députés de l'autre côté se pencheront sur eux sérieusement, particulièrement les députés du Québec, parce qu'ils sont les plus nombreux à représenter les libéraux au sein du Comité. Je pense qu'ils ont manifesté individuellement une ouverture d'esprit et qu'ils ont écouté et essayé de comprendre les problèmes inhérents à l'application de cette loi dans l'Ouest canadien. Je pense qu'il est très difficile pour eux de saisir l'émotion que soulève cette loi, mais je leur demanderai simplement de considérer sérieusement nos propositions à la lumière des conséquences qu'elles pourraient avoir sur leurs régions, et de faire comme s'ils étaient de ce côté-ci de la table. Nous avons eu le débat constitutionnel où elles ont été en quelque sorte écartées du processus. Je pense que, dans une certaine mesure, un grand nombre de producteurs de l'Ouest canadien estiment qu'ils seront tenus à l'écart et qu'en fait, au bout du compte, leur situation sera pire qu'elle ne l'était avant le début du débat. Merci, monsieur le président.

Le président: Il est proposé que l'on modifie le bill C-155 à la page 29 en supprimant le paragraphe 55.(1) et en le remplaçant par ce qui suit:

55.(1) Sous réserve de tout règlement établi par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 58, et sous réserve de l'article 21 et des paragraphes 55.(2) et 55.(3), le ministre verse pour la campagne agricole de 1983-1984 et subséquentes, aux compagnies de chemins de fer la subvention du tarif du Nid-de-Corbeau, plus la contribution du gouvernement aux augmentations de coûts.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 3.

Le président: Monsieur Mazankowski, si cela peut vous consoler, j'ai remarqué que vous avez parlé par deux fois de «proposition modeste». Vous n'êtes pas le premier à en avoir présenté une qui ait été jugée inacceptable.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Are you referring to Mr. Flis?

The Chairman: Yes. Shall Clause 55.(1) carry? No? What is the problem? The next amendment for which I have notice, I believe, is for line 35.

Mr. Althouse: I have an amendment at line 27. My motion No. 56 was filed with you some time ago.

The Chairman: All right. I guess it is your turn then, Mr. Althouse, but before Mr. Althouse poses his amendment let us take a five-minute break.

• 1059

• 1107

The Chairman: Could we get under way again please, and resume our meeting? I have just a brief announcement before I call on Mr. Althouse. Members will recall that the committee authorized an increase in the printing of issues of our hearings from 1,000 to 3,000 copies. There are a fair number of copies still available in the distribution office, and I just want to make members aware of that, so if they wish to use them, they are there. They are not doing any good sitting there.

• 1110

Mr. Mayer: When you say a fair number, are they half used up?

The Chairman: About half.

Mr. Mayer: So 1,000 would not have been enough.

The Chairman: No. Now then, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, this motion was distributed as motion No. 56 in the package that was passed around some days ago. It is a motion to place an amendment to Clause 55.(1) by striking our lines 27 to 33 at page 29 thereof, and substituting the following therefor, by renumbering the subsequent subclauses accordingly. So the new subclause would read:

Subject to Clause 21, and subclauses 55.(1) (2), (3), (4), (5) and (6), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to the railway companies an amount equal to the difference between the revenues earned by the railways, from rates prescribed by subclause (4), and the short-run variable costs of grain movement determined by the Canadian Transport Commission.

55.(2) Subject to Clause 21 and subclauses (3), (4), (5) and (6), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to any railway company an amount equal to the difference between the amount paid to the company under subclause (1) and its eligible costs of grain movement.

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Faites-vous allusion à la proposition de M. Flis?

Le président: Oui. Le paragraphe 55.(1) est-il adopté? Non? Qu'est-ce qui ne va pas? J'ai un avis d'amendement portant sur la ligne 35.

M. Althouse: J'ai un amendement pour la ligne 27. Je vous ai remis ma motion no. 36 il y a quelque temps déjà.

Le président: Très bien. C'est donc à votre tour, monsieur Althouse, mais avant que vous ne présentiez votre amendement, arrêtons-nous cinq minutes.

Le président: Pourrions-nous reprendre le travail, reprendre notre séance? Avant de donner la parole à M. Althouse, j'aurais un bref avis à vous communiquer. Les députés se souviendront que le Comité avait donné l'autorisation de faire passer le chiffre d'impression des fascicules pour nos comptes rendus de 1,000 à 3,000 exemplaires. Il reste un bon nombre d'exemplaires qui sont toujours disponibles au bureau de la distribution, et j'aimerais que vous soyez au courant de ce fait, afin que si vous voulez en prendre, vous puissiez y aller. Il ne sert à rien de conserver des stocks de ces exemplaires au bureau de distribution.

M. Mayer: Lorsque vous parlez d'un bon nombre, est-ce que vous parlez de la moitié du paquet d'exemplaires?

Le président: Oui, à peu près la moitié des exemplaires sont toujours là.

M. Mayer: Donc, il aurait suffi d'en faire imprimer 1,000 exemplaires.

Le président: Non. Monsieur Althouse, vous avez la parole.

M. Althouse: Monsieur le président, la motion que je veux présenter a été fournie au titre de motion numéro 56 dans le paquet qui a été distribué il y a quelques jours. Il s'agit d'une motion qui apporte un amendement à l'article 55.(1) visant à rayer les lignes 25 à 32 de la page 29, à leur substituer ce qui suit et à renuméroter les paragraphes subséquents en conséquence. Le nouveau paragraphe se lira donc:

Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (1), (2), (3), (4), (5) et (6), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer, un montant égal à la différence qui existe entre les recettes obtenues par les compagnies de chemins de fer et provenant des taux indiqués au paragraphe (4), ainsi que les frais variables à court terme qui résultent du transport du grain, tels qu'établis par la Commission canadienne des transports.

55.(2) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (3), (4), (5) et (6), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer, un montant égal à la différence qui existe entre le montant versé à la

[Text]

55.(3) A railway company receiving a payment under subclause (2) shall issue to the Government of Canada on behalf of Her Majesty, common shares in the number determined by dividing the payment received under subclause (2) by the average price of common shares of the railway company on the Montreal, Vancouver and Toronto Stock Exchanges; or, in the case of the Canadian National Railway Company, in a number prescribed by the Minister.

55.(4) The rates paid by the shippers for the movement of grain shall be those in effect on the June 16, 1983.

The effect, Mr. Chairman, is described in the explanatory notes. The amendment would pay the railway the difference between rate and operating cost for return on investment, depreciation and constant costs. The railway company issues common shares to the government for payments received under subclause (2). The existing grain rates are maintained by subclause (4).

What it does is to extract the real variable costs, real cash outlay, and puts that into railway expenses. The payments to the railways that would go for depreciation or cost of capital and contribution to constant costs are considered to be—as most bookkeepers would consider them—a contribution to the increase in the capital of the company. The government therefore would be compensated by receiving shares in return for those increases to the capital of the company.

This is consistent with the proposal we put forward many months ago, which would have the effect of increasing the amount of upgrading and, subsequently, the number of jobs that would be created by this particular proposal in that the dividends generated from the contribution to capital that is made by the government payments would be reinvested. Further additions to the capital of the railway companies would result, with subsequent increases in investment, and increases in jobs created would result.

• 1115

As you will recall, Mr. Chairman, the proposal we put forward suggested that those additional funds so generated could be used to upgrade the facilities at Thunder Bay. It would clean up the problems with conflicting directions, the crisscrossing of rail beds with other rails, highways, streets and roads in the Thunder Bay area. It could also be used to upgrade and improve the trackage to the Port of Churchill. So it would not be just a program to improve upgrading and to provide jobs to the railway sections of the lines only, but would improve the railway system to service markets in all directions in our country.

[Translation]

compagnie en vertu du paragraphe (1) et les frais admissibles pour le transport du grain.

55.(3) Une compagnie de chemins de fer qui reçoit un versement en vertu du paragraphe (2) doit émettre, pour le compte du gouvernement du Canada et au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires dont le nombre sera déterminé en divisant le versement reçu en vertu du paragraphe (2) par le coût moyen des actions ordinaires de la compagnie de chemins de fer aux Bourses de Montréal, Vancouver et Toronto; ou, dans le cas du Canadien National, cette compagnie de chemins de fer doit émettre un nombre qui sera déterminé par le ministre.

55.(4) Les taux payés par les expéditeurs pour le transport du grain seront ceux qui étaient en vigueur le 16 juin 1983.

Les résultats, monsieur le président, ont été exposés dans les notes explicatives. En vertu de l'amendement, on paierait aux compagnies de chemins de fer la différence qui existe entre le taux et les frais d'exploitation résultant des recettes sur les investissements, l'amortissement et les frais constants. La compagnie de chemins de fer émet des actions ordinaires à l'intention du gouvernement pour les paiements qu'elle a reçus en vertu du paragraphe (2). Les taux actuels pour le grain sont maintenus dans le paragraphe (4).

Le résultat de cette opération est d'extraire les frais réels variables, les dépenses réelles faites au comptant et de les intégrer dans les dépenses des chemins de fer. Les paiements fournis aux compagnies de chemins de fer en rapport avec l'amortissement ou le coût en capital et la contribution aux frais constants sont considérés—comme ils seraient considérés par tous les teneurs de livres—comme une contribution faite à l'accroissement en capital de la société. Le gouvernement, par conséquent, pour assurer une compensation pour ces augmentations en capital de la compagnie, recevrait ces actions.

Ceci est en harmonie avec cette proposition, que nous avons présentée il y a plusieurs mois, qui avait pour résultat d'améliorer la situation et, en conséquence, d'augmenter le nombre d'emplois qui résulterait de l'application de cette proposition, puisque les dividendes fournis par cette contribution en capital faite grâce aux paiements du gouvernement seraient réinvestis. Le capital des compagnies de chemins de fer recevrait donc des apports supplémentaires qui, compte tenu des accroissements d'investissements subséquents, aboutiraient à augmenter le nombre des emplois qui seraient créés.

Si vous vous souvenez, monsieur le président, la proposition que nous avons présentée laissait entendre que l'on pourrait utiliser les fonds supplémentaires créés de cette façon pour améliorer les installations de Thunder Bay. On pourrait résoudre là toutes les difficultés que posent les conflits de direction, d'assises de rails qui traversent et retraversent d'autres voies de chemin de fer, routes, rues, etc., dans la région de Thunder Bay. On pourrait aussi utiliser ces fonds pour améliorer les voies allant vers le port de Churchill. Il ne s'agirait donc pas uniquement d'un programme visant à apporter des améliorations et à fournir des emplois dans le

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. I think it will not come as any surprise to you if I tell you that I have rather severe procedural difficulties with this particular amendment.

Clause 55.(2), in my opinion, alters the intent of the bill substantially. Clause 55.(3) introduces an entirely new principle into the bill. The bill deals with the transportation, shipping and handling of western grain; it makes no provision for the Government of Canada to take stocks in Canadian Pacific Railway or, in fact, in the Canadian National Railway in which it owns all the stock anyway.

Clause 55.(4) has the obvious intention of altering the expressed intent of the bill. Rather than to increase the rate the shipper pays, it would hold it static.

Those are my views, Mr. Althouse. Before I rule, I will give you an opportunity to express yourself on them, if you wish.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I will take them in point form as you offered them, Mr. Chairman. You point out that in your opinion Clause 55.(2) would alter the intent of the legislation. My understanding is that the intent of the legislation is to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain. We take our cues from the title, Mr. Chairman. That seems to be the only place where the intent is outlined clearly. And it seems to me that any effort to improve the transportation of western grain cannot be properly achieved, if it ignores the 40% to 60% of the grain which is now, and will continue to be, shipped through the eastern regions of the Prairies, through Thunder Bay and, to some extent through Churchill. So we think that instead of altering the intent, it simply complies with the intent and enlarges upon it to the same extent that the title has indicated to begin with.

With regard to changing the shipping and handling, which you argue is what happens in Clause 55.(3), we would argue again that this particular wording would provide the power to expand in those regions which are not mentioned in the bill; it would do it at the same cost to the treasury, but provide a much greater effect for the dollars spent. In fact, it would give you much more bang for the buck. It would create something like 130,000 to 140,000 more man-years of work. It would add improvements, as I said in my initial remarks, to the ports of Thunder Bay and Churchill, which would increase turnaround, shorten the turnaround time and thereby reduce cost of the total system.

[Traduction]

secteur de ces voies de chemin de fer, mais il s'agirait là aussi d'une amélioration qui serait apportée aux services rendus aux marchés par le réseau de chemin de fer, et ceci, dans toutes les directions au Canada.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Je crois, monsieur Althouse, que vous ne serez pas surpris que je vous dise que cet amendement crée, à mes yeux, des difficultés fort graves au point de vue procédure.

La paragraphe (2) de l'article 55, d'après moi, change fondamentalement l'objectif du bill. Le paragraphe (3) de l'article 55 introduit dans ce bill un principe qui est totalement nouveau. En effet, le bill traite de transport, d'expédition et de manutention de grain venant de l'Ouest, mais il ne prévoit pas que le gouvernement du Canada ait des actions dans le Canadien Pacifique, ou même dans le Canadien National où, d'ailleurs, le gouvernement du Canada est propriétaire de toutes les actions.

Le paragraphe (4) de l'article 55 a pour but très évident de changer ce que ce projet de loi a pour but de réaliser plutôt que d'accroître le taux payé par l'expéditeur, ce taux restant le même.

Voilà ce que je pense, monsieur Althouse, mais avant de prendre ma décision, je vous donne le choix de commenter ce que j'ai dit.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je vais donc apporter des remarques sur les points tels que vous me les avez présentés. Vous avez fait remarquer que le paragraphe (2) de l'article 55 modifierait ce que cette loi a l'intention de faire. J'ai cru comprendre cependant que dans cette loi, nous avions l'intention d'améliorer le transport, l'expédition et la manutention des grains de l'Ouest, c'est du moins ce que je déduis du titre, monsieur le président. Il semble que ce soit uniquement dans le titre qu'on trouve cette intention clairement exprimée. Il me semble aussi que l'on ne pourra pas améliorer le transport du grain de l'Ouest si l'on ignore le fait que 40 à 60 p. 100 de ce grain est et continuera à être expédié vers les régions de l'Est, des Prairies, en passant par Thunder Bay et, jusqu'à un certain point, par Churchill. Nous croyons donc que nous nous conformons à cette intention et qu'au contraire, nous lui donnons un sens élargi, comme le titre du projet de loi semblait le suggérer au début.

Quant à ces modifications dans l'expédition et la manutention des grains, que vous nous accusez de présenter dans le paragraphe (3) de l'article 55, je prétends à nouveau que ce libellé fournirait au contraire plus de possibilités d'expansion dans des secteurs qui ne sont pas mentionnés dans le projet de loi. Cette extension se ferait sans qu'il en coûte plus au Trésor, et au contraire, permettrait une meilleure utilisation de l'argent dépensé. Ceci aurait aussi pour effet de créer quelque 130,000 à 140,000 années-personnes supplémentaires de travail. Ceci permettrait d'apporter des améliorations, comme je l'ai dit dans mes remarques du début, aux installations des ports de Thunder Bay et de Churchill, ce qui permettrait un roulement accéléré et, par conséquent, réduirait les frais relatifs à l'ensemble du système.

[Text]

• 1120

As well, it would reduce the costs in future years to the federal treasury and to the farmers, because the current bill, as it is before us, forces those contributions to capital, which the government will be making, to be added to the cost of the freight which the farmer pays an increasing portion of, and keeps adding on those costs into perpetuity. This amendment in Clause 55.(3) would stop that ever-increasing ratio and keep it down to reasonable proportions to the producer and to the railways. Therefore it would be a more efficient use of the capital involved.

With regard to Clause 55.(4), I think your assessment that it would maintain the rate as it applies to the farmer, I do not think was the intention of the bill as specified in the title. The intention of the bill in the title is to improve the transportation system. There has been a great deal of conflicting evidence as to whether charging the producer more money will or will not do that. In fact, we have had a fairly lengthy set of arguments around that question this morning. I think we are going to get at that again in Clause 69, so I will not continue here.

But I would point out that the continuation of the rates does not on the surface appear to change the intent of the bill as laid out in the only clauses of the bill where we have some indication of what the bill is all about, since the bill does not have any other explanatory clauses to tell us in what direction it is attempting to go. We have only the title to go on. From the title I contend, Mr. Chairman, that Clause 55.(4) is in order.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Mayer: May I ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. In your response to Mr. Althouse in questioning whether his amendment was in order, you said the "expressed intent of the bill", that his motion goes against, and I think those were your exact words, "expressed intent". Can you tell me what the expressed intent of the bill is?

The Chairman: I think maybe some members are labouring under a false notion that it is only the title of the bill that determines the acceptability of amendments. It is every clause of the bill as well that fleshes out the intent of the bill.

It seems to me that even a cursory reading of this bill indicates to anyone who reads it that it is the intent of the bill to provide compensatory rates for the shipping, movement and handling of grain. The bill deals very specifically with how the government intends to arrive at compensatory rates through its own payments, which is referred to as the Crow benefit, through increased payments by the shippers, and through upgrading of the system by the owners of the system. So it seems to me that if we simply rely on the title of the bill we are

[Translation]

De même, on réduirait les frais du Trésor fédéral pour l'avenir et les frais des cultivateurs, car le présent projet de loi tel que nous l'avons devant les yeux oblige à ajouter les contributions que fait le gouvernement au capital au coût du transport dont le cultivateur paye une partie de plus en plus importante et, par conséquent, ses coûts continuent éternellement à s'accroître. Cet amendement que nous apportons au paragraphe (3) de l'article 55 arrêterait cette augmentation proportionnelle indéfinie et ramènerait ces frais du producteur et des compagnies de chemins de fer à des proportions raisonnables. Par conséquent, ce serait là une façon plus efficace d'utiliser le capital.

Au sujet du paragraphe (4) de l'article 55, votre interprétation est qu'il maintiendrait le taux tel qu'il s'applique aux cultivateurs, et je ne crois pas que le titre du projet de loi fournisse la même interprétation. D'après le titre, on a l'intention d'améliorer le système de transport. Nous avons reçu des témoignages contradictoires, ici, quant à savoir si, en fournissant plus d'argent aux producteurs, on atteindrait ce but. En fait, nous avons longuement discuté ce matin de cette question. Je crois que lorsque nous étudierons l'article 69, nous reviendrons sur cette question, aussi, je m'arrête ici.

Mais je vous ferai remarquer que de continuer à appliquer ces taux ne semble pas, en apparence, changer quelque chose à l'intention du projet de loi que nous trouvons dans ces seuls articles où on exprime cette intention, puisque le projet de loi ne présente aucun autre article explicatif pour nous indiquer dans quelle direction on se dirige. Si l'on tient compte du titre, monsieur le président, je prétends qu'alors, le paragraphe (4) de l'article 55 est régulier.

Le président: Merci, Monsieur Althouse.

M. Mayer: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Lorsque vous avez répondu à M. Althouse en vous demandant si cet amendement était régulier, vous avez indiqué que cette motion allait à l'encontre de l'intention exprimée dans ce projet de loi; je crois que c'était là vos mots. Pourriez-vous me dire quelle est cette intention, telle qu'exprimée dans ce projet de loi?

Le président: Je crois qu'il y a ici certains députés qui pensent de façon erronée que c'est le titre du bill qui va déterminer si l'on peut accepter ou rejeter des amendements. Or, ce n'est pas le cas; chaque article du bill sert à étoffer ce que l'on a l'intention de faire dans ce projet de loi.

Il me semble que même une lecture rapide du bill permet à celui qui le lit de comprendre que dans ce projet de loi, on a l'intention de fournir des taux compensatoires pour l'expédition, le transport et la manutention du grain. Ce projet de loi traite de façon très précise de la manière dont le gouvernement a l'intention d'en arriver à établir ces taux compensatoires dans ses propres paiements, ce qui est indiqué au titre de subventions du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire en augmentant les versements faits par les expéditeurs et en obligeant les

[Texte]

being a little naive. And while I might be able to accept Mr. Althouse's arguments vis-à-vis Clause 55.(2), certainly I would not be able to accept his arguments with regard to Clauses 55.(3) Clause 55.(4). For those reasons, I am compelled to rule that the amendment is not in order.

Mr. Mayer: Is it fair to say that if he had moved his amendment in separate pieces parts of it may have been in order?

The Chairman: That is a speculative question. He did not, and I would not want to make a speculative ruling. I think that would weaken the position of the Chair and the committee, not only for me but for subsequent chairmen, and it might also be used as a precedent in other committees. I would not want to make a hypothetical ruling. I enunciated several reasons why I found the amendment out of order, and it is for all those reasons that I made the ruling.

• 1125

Again, Mr. Althouse has an amendment at the same place. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: An alternative wording. Motion No. 57, as circulated to all members several days ago, reads that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 55 by striking out lines 27 to 33, at page 29 thereof, and substituting the following therefor and by renumbering the subsequent subclauses accordingly. So the new Clause would read:

Subject to section 21 and subsections (2), (3), (4), (5), (6), (7) and (8), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to the railway companies an amount equal to the difference between the revenues earned by the railways from rates prescribed by subclause (6) and the short-run variable costs of grain movement determined by the Canadian Transport Commission.

55.(2) Subject to Clause 21 and subclauses (2), (3), (4), (5), (6), (7) and (8), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to any railway company an amount equal to the difference between the amount paid to the company under subclause (1) and its eligible costs of grain movement, provided that the railway company requests a payment under this Clause, and issues to the Government of Canada, on behalf of Her Majesty, common shares pursuant to subclauses (3), (4) and (5).

55.(3) The number of common shares to be issued by a railway company, if it requests a payment under subclause (2), shall be decided by negotiation between the government and the railway company.

55.(4) Failing an agreement under subclause (3), the parties may apply to the Canadian Transport Commission for an arbitrated settlement on the number of common

[Traduction]

propriétaires du réseau à l'améliorer. Donc, il me semble que c'est faire un peu preuve de candeur que de se baser uniquement sur le titre. Et bien que je sois prêt à accepter les arguments de M. Althouse au sujet du paragraphe (2) de l'article 55, je ne pourrais pas faire de même pour les arguments qu'il avance au sujet du paragraphe (3) et du paragraphe (4) de l'article 55. Pour ces raisons, je décrète que cet amendement est irrecevable.

M. Mayer: Serait-il juste de dire que s'il avait proposé cet amendement sous forme de parties distinctes, il aurait pu être régulier?

Le président: Il s'agit là d'une question de pure spéculation, car il ne l'a pas présenté ainsi, et je ne veux pas prendre de décision de nature spéculative. Si je prenais des décisions de ce genre, ceci affaiblirait l'autorité du président et du comité, et non seulement la mienne, mais celle des présidents à l'avenir, et on pourrait aussi en faire un précédent, pour utiliser une telle façon de procéder dans d'autres comités. Je ne voudrais pas prendre de décision sans fondement; je vous ai dit pour quelles raisons l'amendement me semblait irrecevable, et c'est en me fondant sur cela que j'ai pris la décision.

Ici encore, au même endroit, M. Althouse a un amendement. Monsieur Althouse.

M. Althouse: C'est une modification de l'énoncé. La motion n° 57 qui a été distribuée à tous les députés il y a plusieurs jours se lit comme suit: qu'on modifie le Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, à l'article 55, en remplaçant les lignes 27 à 33, page 29, par ce qui suit et en renumérotant les paragraphes suivants. Le nouvel article se lirait donc:

Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2), (3), (4), (5), (6), (7) et (8), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer, un montant égal à la différence entre les bénéfices des chemins de fer à partir des taux applicables en vertu du paragraphe (6) et les coûts variables à court terme du transport du grain, tels que déterminés par la Commission canadienne des transports.

55.(2) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2), (3), (4), (5), (6), (7) et (8), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer, un montant égal à la différence entre les sommes versées à la compagnie en vertu du paragraphe (1) et ses coûts applicables pour le transport du grain, à condition que la compagnie de chemins de fer exige ce versement en vertu de cet article, et émette à l'intention du gouvernement du Canada, et au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires conformément aux paragraphes (3), (4) et (5).

55.(3) Le nombre d'actions ordinaires émises par une compagnie de chemins de fer qui requiert un versement en vertu du paragraphe (2) est déterminé par négociations entre le gouvernement et la compagnie de chemins de fer.

55.(4) Faute d'une entente conformément au paragraphe (3), les deux parties peuvent s'adresser à la Commission canadienne des transports, qui sert d'arbitre à la détermina-

[Text]

shares to be issued, and such settlement shall be binding on both parties.

55.(5) In arbitrating a settlement under subclause (4), the Canadian Transport Commission shall have due regard to the average price of common shares that the railway company traded on the Montreal, Toronto and Vancouver Stock Exchanges.

55.(6) The rates paid by shippers for the movement of grain shall be those in effect on June 16, 1983.

The Chairman: Mr. Althouse, would you read subclause (2) again, please.

Mr. Althouse: Yes, Mr. Chairman.

55.(2) Subject to Clause 21 and subclauses (2), (3), (4), (5), (6), (7) and (8), the Minister shall, in respect of each crop year, pay to any railway company an amount equal to the difference between the amount paid to the company under subclause (1) and its eligible costs of grain movement, provided that the railway company requests such payment under this Clause, and issues to the Government of Canada, on behalf of Her Majesty, common shares pursuant to subclauses (3), (4) and (5).

What subclause (2) would do would be to make the receipt of the extra moneys of a capital nature the choice of the railway company. If they wish to receive them, they can apply, and the minister shall pay those funds in return for equity in the company. So what you have is a different situation from that which you ruled on in the last instance.

The Chairman: Well, you have a different wording, Mr. Althouse, but not that much of a different situation, I submit. Again, you are providing in subclause (2) for a scheme that is not included in the bill itself, and is not even referred to in the bill itself. Subclauses (3), (4) and (5), of course, deal with how that scheme should be carried out. And if subclause (2) were to be in order, I suppose (3), (4) and (5) would be. Subclause (6) again is contrary to the intent of the bill which, in my opinion, clearly states that the shipper will pay a larger share of the transportation costs. For those reasons, I would have to make the same ruling I made on your previous amendment; i.e., it is not in order.

• 1130

Shall Clause 55.(1) carry?

Clause 55.(1) agreed to.

The Chairman: I then call Clause 55.(2). I will read Clause 55.(2), which says:

55.(2) The minister may, taking into account any report of the Commission made pursuant to subsection 29.(2), withhold from any railway company an amount that, in the opinion of the Minister, is equal to the amount that should have been spent for the maintenance of grain dependent branch lines or invested in railway equipment and

[Translation]

tion du nombre d'actions ordinaires à émettre; la décision est obligatoire pour les deux parties.

55.(5) Lors d'un arbitrage conformément au paragraphe (4), la Commission canadienne des transports tient compte du prix moyen des actions ordinaires de la compagnie de chemins de fer échangées aux bourses de Montréal, Toronto et Vancouver.

55.(6) Les taux payés par les expéditeurs pour le transport du grain sont ceux qui étaient en vigueur le 16 juin 1983.

Le président: Monsieur Althouse, voulez-vous relire le paragraphe (2), s'il vous plaît.

M. Althouse: Oui, monsieur le président.

55.(2) Sous réserve de l'article 21 et des paragraphes (2), (3), (4), (5), (6), (7) et (8), le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer, un montant égal à la différence entre les sommes versées à la compagnie en vertu du paragraphe (1) et ses coûts applicables pour le transport du grain, à condition que la compagnie de chemins de fer exige ce versement en vertu de cet article, et émette à l'intention du gouvernement du Canada, et au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires conformément aux paragraphes (3), (4) et (5).

L'effet du paragraphe (2) serait de permettre à la compagnie de chemins de fer de prendre la décision d'acquérir des fonds supplémentaires sous forme de capital. Si la compagnie décide de se prévaloir de cette option, elle peut en faire la demande, et le ministre verse ces fonds en échange d'actions de la compagnie. Autrement dit, la situation n'est plus la même que tout à l'heure, quand vous avez pris votre décision.

Le président: Effectivement, monsieur Althouse, votre énoncé est différent, mais finalement, la situation ne change pas tellement. Encore une fois, vous avez un paragraphe (2) qui introduit une situation qui n'était pas prévue dans le bill, dont il n'était même pas question. Quant aux paragraphes (3), (4) et (5), ils traitent bien sûr des modalités de ce système. Cela dit, si le paragraphe (2) était jugé recevable, j'imagine que les paragraphes (3), (4) et (5) le seraient automatiquement. Quant au paragraphe (6), là encore, il va à l'encontre de l'orientation du bill, qui prévoit que les expéditeurs doivent assumer une plus grande part des coûts de transport. Et compte tenu de toutes ces raisons, je prendrais à nouveau la même décision: votre amendement n'est pas recevable.

L'article 55.(1) est-il adopté?

L'article 55.(1) est adopté.

Le président: Passons maintenant à l'article 55.(2). Je vais vous le lire:

55.(2) En se fondant sur le rapport de la Commission visé au paragraphe 29.(2), le ministre peut retenir, sur les versements destinés à une compagnie de chemin de fer, un montant qu'il estime égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel et les installations ferroviai-

[Texte]

plant for the movement of grain to ensure an adequate and efficient railway transportation system that will meet the future requirements for the movement of grain.

All right, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Very simply, there are a couple of minor changes that we think would be useful, Mr. Chairman. One of them is where it says "The minister may, taking into account any report . . ." and we are suggesting that it should be amended by putting an "s" on the word "report," so that it says "reports,"—that it is plural rather than just "report". I think that would be a little more explicit in terms of instructions as far as this bill is concerned.

Next, in line 42, after the word "adequate", we suggest inserting the word "reliable" because you can have an adequate transportation system, but if it is not reliable in terms of being able to depend on it on a day-to-day basis, it still may not turn out to do the job as far as the producers are concerned or for what it was intended.

Accordingly, Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended on page 29, Clause 55(2), by adding "s" to the word "report" in line 35 and by adding after the word "adequate" in line 42, the following thereto: the word "reliable".

I think by doing so, it would strengthen the clause.

The Chairman: Just offhand, it seems to me that adding the "s" does not really change anything because "any report" would mean any or all reports. Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: In legislation, Mr. Chairman, the singular includes the plural. So throughout the bill, whenever we have a choice, normally we use the singular, but it means either the singular, the plural, the masculine or the feminine.

The Chairman: Yes, because legislation often refers to any person, which means all persons. I would suggest to you, Mr. Mayer, that part of it is superfluous.

Mr. Mayer: Okay, if that is the interpretation of the officials, I will accept that, Mr. Chairman.

The Chairman: And the word "reliable", it seems to me, is consequential to similar amendments you moved earlier on and had accepted.

Is it agreed that Bill C-155 be amended on page 29, Clause 55(2) by adding after the word "adequate" on line 42 the following thereto "reliable."

Amendment agreed to.

Mr. Gustafson: I have a question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, proceed, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: I was wondering if, in the opinion of the officials, this clause is strong enough in regard to branch-line rehabilitation and so on. I give by way of experience in one of the hearings on the colony line, where deferred maintenance was raised. In other words, there was \$70,000 given to the railroad, but the money was never spent. There had been a

[Traduction]

res destinés au mouvement du grain afin de favoriser l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain.

Très bien; monsieur Mayer.

M. Mayer: Il y a une ou deux modifications mineures qui nous semblent utiles, monsieur le président. Pour commencer, quand, dans le texte, on voit «en se fondant sur le rapport . . . le ministre peut, . . .», nous pensons que le mot «rapport» devrait être au pluriel—il faudrait mentionner «les rapports», et non pas «le rapport». De cette façon, les instructions fournies par ce bill seraient un peu plus explicites.

Ensuite, à la ligne 42, vous avez le mot «efficacité», et nous pensons qu'il faudrait ajouter ensuite le mot «sûreté». En effet, un réseau de transport peut être parfaitement efficace, mais si ses opérations quotidiennes ne sont pas sûres, les producteurs risquent d'être mécontents du système.

Et par conséquent, monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 55.(2), page 29, du bill C-155 en remplaçant le mot «rapport» par les mots «les rapports», à la ligne 33, et en ajoutant les mots «et la sûreté» après le mot «efficacité», à la ligne 42.

A mon sens, cela renforcerait l'article.

Le président: À priori, il me semble qu'en mettant le mot «rapport» au pluriel, cela ne change pas grand-chose, parce que le mot «rapport» peut désigner n'importe quel rapport. Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: En droit, monsieur le président, le singulier sous-entend le pluriel. Par conséquent, dans tout le bill, chaque fois que nous avons le choix, nous préférons le singulier, qui sous-entend automatiquement le singulier, le pluriel, le masculin et le féminin.

Le président: Effectivement, parce que les lois se réfèrent souvent à une personne, ce qui signifie tout le monde. Monsieur Mayer, je pense que votre modification est superflue.

M. Mayer: Très bien, si c'est l'interprétation officielle, je veux bien, monsieur le président.

Le président: Quant au mot «sûreté», il me semble reprendre une idée que vous avez déjà développée dans d'autres amendements et qui a été acceptée.

Est-ce que vous êtes d'accord pour modifier l'article 55.(2), page 29, du bill C-155 en ajoutant les mots «et la sûreté» après le mot «efficacité», à la ligne 42?

L'amendement est adopté.

M. Gustafson: Monsieur le président, j'ai une question.

Le président: Oui, allez-y, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: J'aimerais savoir si les gens du ministère trouvent que cet article sera suffisamment efficace pour encourager la remise en état des embranchements secondaires. En guise d'exemple, je pense aux audiences sur la ligne «colonie», où la question du retard des travaux d'entretien avait été soulevée. Autrement dit, la compagnie de chemins de fer

[Text]

period of 10 years that they had not driven a spike into that line. I raised it. The railroads came back and said that the money had gone into deferred maintenance, and the judge said that he would call it theft. Because there was \$70,000 that had been paid in and nothing had been done.

• 1135

Now, this clause speaks to that as I see the situation. Is it strong enough? Is the mechanism of this clause strong enough to deal with the situation, and take care of the deferred maintenance? The word "deferred," is not in here; the word "maintenance" is here.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I am not familiar with the case to which Mr. Gustafson refers. That of course would, in any case, have been the kind of thing that could, and did presumably, happen. In the existing regime as compared with the kinds of responsibilities that the railways would have laid on them by this bill were it to pass, regarding Mr. Gustafson's specific point, I would simply point out that there is no limit specified here on the size of the holdback, which is about as strong as one could make such a clause. In Part I of the bill, when we were talking about the performance guarantees, there was a specified limit of 8% of the variable costs which the committee subsequently increased to 10% of variable costs, and that is a rather substantial amount as well in the range of \$60 million, \$70 million, \$80 million, depending on what year one might be referring to. This clause goes even further and simply leaves the amount to be withheld to the opinion of the minister. So it is difficult, for me at least, to think of a way in which we could make that even stronger.

Mr. Gustafson: So from your assessment, legally has it the requirements that are there to give the minister that power?

Mr. Kroeger: Yes, sir.

The Chairman: Thank you. You have something on this Clause 55.(2), Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes; on this one and the next one. I do not know which way we go at them.

The Chairman: Try me.

Mr. Althouse: It has to do with the holding back. It is a part of this one.

The Chairman: Right.

Mr. Althouse: I guess the question I have for the officials, or for some of the legal staff is to ask if there are any limits to the power that the minister has. Specifically, it appears to be quite clear that he can hold back any amount at his own discretion subject to his interpretation of a report from the commission, as I understand it. And even under subclause (3), could that not be interpreted to mean that the minister could even continue the withholding of funds even after the companies had made investments in the disputed branch lines, in equipment, or in anything else that was under dispute?

[Translation]

avait reçu \$70,000 qui n'avaient jamais été dépensés. Pendant une bonne dizaine d'années, pas un seul caillou de cette ligne n'a été déplacé. J'ai posé la question. Les gens du chemin de fer m'ont répondu que l'argent avait été consacré à des travaux d'entretien différés, et le juge a fini par conclure qu'à son avis, c'était du vol. En effet, \$70,000 avaient été versés, et rien n'avait été fait.

Maintenant, si j'ai bien compris, cet article porte sur ces sujets-là. Mais est-ce que ça suffit? Est-ce que le système introduit par cet article réussira à régler la situation, réglera le problème des travaux d'entretien différés? Effectivement, on peut lire le mot «entretien» dans cet article, mais on n'y voit nulle part le mot «différé».

M. Kroeger: Monsieur le président, je ne connais pas le cas que M. Gustafson vient de citer. Évidemment, je crois volontiers que cela s'est produit. Si l'on compare les conditions de l'ancien régime et celles qui seraient imposées par ce bill s'il était adopté, je pense qu'en ne limitant pas les retenues qui peuvent être faites, on donne à l'article toute l'efficacité possible. Dans la première partie du bill, à propos des résultats garantis, on prévoit une limite de 8 p. 100 des coûts variables; le Comité a jugé bon de porter cette limite à 10 p. 100 des coûts variables, ce qui est tout à fait substantiel et qui sera de l'ordre de 60, 70 ou 80 millions de dollars, selon les années en cause. Cet article va encore plus loin, puisque c'est le ministre qui détermine la somme à retenir. Je vois mal comment on pourrait être plus sévère.

M. Gustafson: Vous pensez donc que, juridiquement, le ministre a tous les éléments voulus pour exercer ce pouvoir?

M. Kroeger: Oui, monsieur.

Le président: Merci. Monsieur Althouse, vous avez quelque chose à propos de l'article 55.(2)?

M. Althouse: Oui, à propos de celui-ci et du suivant. Je ne sais pas comment nous devons procéder.

Le président: Essayez toujours.

M. Althouse: Il s'agit de la disposition de retenue. Cela fait partie de ce paragraphe.

Le président: Très bien.

M. Althouse: J'aimerais que quelqu'un, juriste ou fonctionnaire, m'explique s'il y a des limites aux pouvoirs du ministre. Plus précisément, j'ai l'impression qu'il peut retenir toute somme qui lui semble justifiée, en se fondant sur un rapport de la commission; c'est bien ça? Et même aux termes du paragraphe (3), est-ce qu'on ne pourrait pas penser que le ministre peut continuer à retenir les fonds, même après que les compagnies ont fait des investissements sur les lignes tributaires en cause, investissements en matériel, ou sous toute autre forme.

[Texte]

Further to that, does this discretionary couple of subclauses give the minister enough jurisdiction to, in fact, require as one of the things he is looking for, something as far-reaching as the option which was offered in the last amendment that we proposed—that is, the offering of shares in return for funds for capitalization? There are really three questions there. I wonder if the officials could answer them, one, two, three.

Mr. Kroeger: If I can proceed in reverse, three, two, one, the answer to No. 3 is no. I do not think there is anything in the bill that would authorize the kind of arrangement Mr. Althouse is referring to.

• 1140

With regards to questions two and one, I would say that the only limitation is the customary tests of reasonableness which I believe can be subjected to the ruling of a court, in the case of a completely capricious decision by the minister. Otherwise he has quite wide latitude.

Clause 55.(2) agreed to on division.

The Chairman: I call Clause 55.(3):

(3) Where the Minister is satisfied that an adequate amount has been spent by a railway company for the maintenance of grain dependent branch lines and invested by a railway company in railway equipment and plant for the movement of grain, the Minister may pay to the railway company an amount withheld from that company pursuant to subsection (2).

I have notice of two amendments to date, and I will take Mr. Althouse's first.

Mr. Althouse: The effect of the amendment would be to add a new Clause 55.(4). I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 55 by adding the following immediately after line 9 at page 30 thereof . . .

The Chairman: Oh, I am sorry, Mr. Althouse, that is a new one. We will deal with Clause 55.(3) first. I am sorry, that is my mistake. So yours is not to Clause 55.(3); it is a new proposed Clause 55.(4).

Mr. Althouse: Right.

The Chairman: As near as I can determine, I have no notice of amendments to Clause 55.(3).

Clause 55.(3) agreed to on division.

The Chairman: Now . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have a new proposed Clause 55.(4).

The Chairman: On Clause 55.(3)?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, a new proposed Clause 55.(4).

The Chairman: Do I have notice of it?

[Traduction]

De plus, est-ce que les pouvoirs discrétionnaires prévus par ces deux paragraphes sont suffisants pour permettre au ministre de faire ce dont il était question dans le dernier amendement que nous avons proposé, c'est-à-dire l'échange d'actions en contrepartie de fonds sous forme de capital? En réalité, il s'agit de trois questions que je pose aux gens du ministère.

M. Kroeger: Si vous le permettez, je les prendrai dans l'ordre contraire, et je peux commencer par vous dire que la réponse à la question numéro 3 est non. Il n'y a rien, dans le bill, qui autorise ce genre d'entente.

Quant aux questions numéro 2 et numéro 1, les seules réserves sont imposées par les limites de ce qui est raisonnable, et si le ministre prenait une décision totalement capricieuse, j'imagine qu'un tribunal pourrait être appelé à trancher. Mais pour le reste, il jouit d'une très grande discrétion.

L'article 55.(2) est adopté sans unanimité.

Le président: Nous passons à l'article 55.(3):

(3) Le ministre peut verser à une compagnie de chemin de fer le montant retenu conformément au paragraphe (2) s'il estime que le montant qu'elle a consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et investi dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain est suffisant.

Il y a deux amendements jusqu'à présent, et nous allons commencer par celui de M. Althouse.

M. Althouse: Il s'agit d'un nouvel article 55.(4). Je propose que le Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la ligne 8, page 30 . . .

Le président: Monsieur Althouse, je suis désolé, mais c'est un nouveau paragraphe. Nous allons commencer par l'article 55.(3) sous sa forme actuelle. C'est ma faute, veuillez m'excuser. Votre amendement ne porte pas sur le paragraphe 55.(3), mais il s'agit d'un nouveau paragraphe 55.(4).

M. Althouse: Exactement.

Le président: Que je sache, il n'y a pas d'amendement à l'article 55.(3).

L'article 55.(3) est adopté sans unanimité.

Le président: Maintenant . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'ai un nouvel article 55.(4).

Le président: Une modification au paragraphe 55.(3)?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, c'est un nouvel article 55.(4).

Le président: Est-ce que je l'ai?

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, I gave it to you yesterday.

The Chairman: All right. Mr. Althouse's is first, still. Just proceed where you left off, if you like, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: All right. I think I was starting to read proposed Clause 55.(4), the meat of it.

The Chairman: Right.

Mr. Althouse:

(4) If requested by the British Columbia Railway, the Minister of Transport shall pay to such railway company an amount equal to what it would receive under section 55 if it were subject to this proposed Act, and such payment does not imply the British Columbia Railway is under the jurisdiction of the Parliament of Canada.

What this proposes to do is to allow the British Columbia Railway the option of opting into the program for receiving federal government payments. It would not increase the amount of federal government payments; it would simply enlarge the pie over which, I suppose, the filling would go, and so would be, we submit, in compliance with the overall purposes of this bill in that it would meet the financial aspects. It does not require the government to spend more money, simply the same amount spread over one more railroad.

It would also meet the very important aspect that came out several times in the committee hearings in Vancouver, when we had the British Columbia Railway before us. They were extremely concerned that the railway not be forced into complying with federal regulations in return for acting to convey grain from the Peace River block down to the southern end of British Columbia.

So this particular wording complies with both of those requirements. It would provide the government with the flexibility and the leeway to make an agreement with the British Columbia Railway, and that railway would not be required by the bill to bring itself under full jurisdiction of the federal government and its transportation regulations. It would continue to be a separate provincial entity and would simply have the one agreement for receipt of a price to assist in the movement of Peace River grain.

• 1145

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Kroeger, I take it you want to comment.

Mr. Kroeger: I would like to point out to the committee in assessing the proposed amendment that, although it proposes the payment of funds to B.C. Rail, it imposes no obligation on that railway, not even an obligation to carry grain at the statutory rate. So BCR presumably would retain complete freedom of action under this amendment, including the freedom to charge whatever freight rate it saw fit.

The Chairman: Mr. Althouse.

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, je vous l'ai donné hier.

Le président: Très bien. Commençons tout de même par celui de M. Althouse. Reprenez où vous en étiez, si vous voulez bien, monsieur Althouse.

M. Althouse: Très bien. Je commençais à lire le projet d'article 55.(4), le principal.

Le président: Bien.

M. Althouse:

(4) À la demande de la *British Columbia Railway*, le ministre des Transports verse à cette compagnie de chemin de fer une somme égale à ce qu'elle recevrait en vertu de l'article 55 si elle était assujettie aux dispositions de ce projet de loi; ce versement n'implique pas que la *British Columbia Railway* est sous la juridiction du Parlement du Canada.

Autrement dit, on donne à la *British Columbia Railway* la possibilité d'adhérer au programme et de recevoir des versements du gouvernement fédéral. Cela n'augmenterait pas la somme totale des versements effectués par le gouvernement fédéral; cela agrandirait seulement le gâteau et permettrait d'étaler la crème un peu plus. De plus, ce serait conforme à l'orientation générale du bill, puisque les dispositions financières seraient respectées. Le gouvernement n'aurait pas à dépenser plus d'argent, mais les sommes dépensées profiteraient à une compagnie de chemins de fer de plus.

De plus, cela réglerait un problème dont nous avons beaucoup entendu parler lors de nos audiences à Vancouver, et en particulier quand la *British Columbia Railway* comparaisait. Ils craignaient très fort d'être forcés de respecter des règlements fédéraux s'ils transportaient du grain de la région de *Peace River* à destination du sud de la Colombie-Britannique.

Cet énoncé règle les deux problèmes. Il donne au gouvernement une marge de manoeuvre pour conclure un accord avec la *British Columbia Railway* et, de son côté, celle-ci n'est pas tenue de se mettre sous l'entière juridiction du gouvernement fédéral et ses règlements relatifs au transport. La compagnie resterait une entité provinciale distincte, mais elle conclurait une entente qui lui permettrait de recevoir une aide financière en contrepartie du transport du grain de la région de Peace River.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

Monsieur Kroeger, j'imagine que vous avez des observations.

M. Kroeger: Je tiens à signaler aux membres du comité que ce projet d'amendement prévoit le versement de fonds à la compagnie B.C. Rail sans lui imposer la moindre obligation, pas même celle de transporter le grain au tarif statutaire. Cet amendement laisserait donc toute liberté à la compagnie B.C. Rail, y compris celle d'exiger n'importe quel tarif pour le transport du fret.

Le président: Monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. Althouse: One of the reasons why we deliberately left the subclause as open as we could was so that those kinds of specifics could be written into the contract that would exist between the Government of Canada and B.C. Rail; and those are items that would be subject to negotiation, which I assume the Government of Canada would want in the agreement between itself and B.C. Rail. But we think this bill should not attempt to impose the power of the federal jurisdiction over the clearly provincial jurisdiction that that railway attempts to cover.

By putting it this way, those kinds of considerations, the performance guarantees, the methods of payment to the railway, how often the payments will occur, what basis would be used . . . we assume that there would be a similar basis to what is in this bill, with some regional variations as required under contract—this particular wording would not force that very important jurisdictional clarity or jurisdictional problem, as B.C. Rail sees it, onto them. It would simply be two equal parties negotiating a contract. The compliance or otherwise would be negotiated and become part of that contract, and B.C. Rail could continue to be under the provincial jurisdiction, but act in this sense under contract with the co-operation and agreement of the federal government.

The Chairman: Thank you. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I would just point out, Mr. Chairman, that the amendment as I read it contains no reference to a contract and does not, as I read it, give the Minister of Transport any discretion. It says he shall pay if they ask for it. The more general observation I would make is that I think the committee agreed a few days ago to defer decisions about B.C. Rail until the minister was able to discuss that possibility and others with his Cabinet colleagues, and that discussion has not yet taken place.

The Chairman: I have some reservations about this amendment, which I will try to explain. First of all, it violates the definition of railway companies as contained in Clause 2 of this bill. That could, of course, be overcome, and I would not rule it out of order on that basis. Because we have stood Clause 2, it therefore would still be within the power of the committee to amend Clause 2 to accommodate this.

I have reservations, because it seems to me that it would in law provide a discriminatory situation where in fact the other railway companies are subject to the jurisdiction of Parliament. They have very strict duties and obligations imposed upon them by this bill, whereas B.C. Rail would receive, as I understand the amendment, the benefits of the bill without assuming any of the responsibilities that the other railways must assume.

I probably would not rule it out of order on the grounds I just gave you, Mr. Althouse, I would probably put it to the committee, because I accepted other amendments vis-à-vis B.C. Rail and this bill and I put those to the committee.

[Traduction]

M. Althouse: Si nous avons choisi de ne pas préciser plus les termes de ce paragraphe, c'est parce que nous avons pensé que ces précisions pourraient figurer dans le contrat entre le gouvernement du Canada et B.C. Rail. Ces termes pourraient être négociés, et j'imagine que le gouvernement du Canada négocierait une entente avec B.C. Rail. Ce que nous voulons éviter dans ce bill, c'est d'imposer la juridiction fédérale à cette compagnie de chemins de fer qui relève actuellement de la juridiction provinciale.

Avec cet article, ces considérations, résultats garantis, modes de versement aux chemins de fer, fréquences des versements, bases du calcul . . . tout cela reprendrait probablement les modèles prévus par ce bill, tout en permettant des variations régionales aux termes du contrat. Autrement dit, c'est un énoncé qui ne poserait pas de problème de juridiction pour B.C. Rail. Il mettrait simplement sur un pied d'égalité les deux parties au contrat. Tout le reste ferait l'objet de négociations et figurerait dans le contrat, et B.C. Rail resterait sous la juridiction provinciale. Il s'agirait d'une entente de coopération avec le gouvernement fédéral.

Le président: Merci. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, j'observe que dans votre amendement, il n'est pas question de contrat, et il n'est pas question non plus d'un pouvoir discrétionnaire dont le ministre des Transports pourrait se prévaloir. La seule chose qui est prévue, c'est que s'ils le réclament, ils seront payés. Cela dit, il y a quelques jours, le Comité a décidé de remettre à plus tard toute décision relative à B.C. Rail, d'attendre que le ministre ait eu l'occasion de discuter de cette possibilité, entre autres, avec ses collègues du Cabinet. Cela n'a pas encore eu lieu.

Le président: J'ai des réserves au sujet de cet amendement, et je vais essayer de les expliquer. Pour commencer, il entre en contravention avec la définition des compagnies de chemins de fer qui figurent à l'article 2 de ce bill. Évidemment, c'est une difficulté qui pourrait être surmontée, et ce n'est pas pour cette raison que je déclarerais l'amendement irrecevable. En effet, nous avons réservé l'article 2, et par conséquent, le Comité pourrait toujours le modifier.

Toutefois, ce qui me semble plus grave, c'est que la loi imposerait une situation discriminatoire, puisque les autres compagnies de chemins de fer seraient sous la juridiction du Parlement. À ce titre, elles ont des devoirs et des obligations très stricts, qui leur sont imposés par ce bill. Or, si j'ai bien compris cet amendement, B.C. Rail, pendant ce temps, profiterait des dispositions du bill sans assumer aucune des responsabilités imposées aux autres chemins de fer.

Je ne le déclarerai probablement pas irrecevable pour cette raison-là, monsieur Althouse, je le mettrai probablement aux voix, car j'ai accepté d'autres amendements à ce projet de loi concernant B.C. Rail, et je les ai mis aux voix.

[Text]

However, it seems to me I must make a ruling on the wording of the amendment, which does in fact impose a duty upon the minister at the simple request of B.C. Rail. That part of it I find out of order, because it seems to me, if nothing else, it would be very bad law. On that ground, I would rule it out of order. It is outside the scope of the bill.

Mr. Althouse: If we perhaps propose a minor amendment to deal with your latest difficulty . . . ?

The Chairman: You would have to move a whole new amendment, because I have ruled this one out of order. But I would entertain a new amendment from you.

Mr. Althouse: Would it meet your strict requirements if some words were put in after "the Minister of Transport shall"—or perhaps "may"—"contract with BCR to pay such railway company", etc.?

The Chairman: If I had an amendment worded that way, I could make a ruling on it, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: We will have to write it out. It will take a second.

The Chairman: All right, I will give you the second. In the meantime, we will hear from . . . Were you going to move another one, Mr. Gustafson?

Mr. Gustafson: No. I would like a question about Clause 55.(3), if that is permissible. Am I too late for that?

The Chairman: We are beyond Clause 55.(3) and I am reluctant now to go back. You would have to have the unanimous consent of the committee to that. It is up to the committee.

Mr. Flis: We would have grounds to give Mr. Althouse time to write out his amendment.

The Chairman: All right, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: My question is very simple: Where a branch line hearing is held and the ruling of the judges is that the line should be maintained, can a minister overrule the hearings? Subclause (3) gives the railroads the right to move moneys to other equipment or other points. Has he the right to overrule the hearing?

Mr. Kroeger: The direct answer to Mr. Gustafson's question is yes. Under the National Transportation Act, the Minister of Transport or the Governor in Council may vary or rescind any order of the Canadian Transport Commission.

However, the kind of situation Mr. Gustafson is referring to in relation to Clause 55.(3) I have more difficulty envisaging. It would involve a minister's saying to a railway company: You were supposed to spend money on that branch line; you did not do it, so I am withholding the money—which would imply that the minister attached some importance to that branch line. If then the CTC comes in with a recommendation that it be retained, the Minister of Transport would overrule the CTC and say, no, that branch line should be abandoned, and then would pay over the money to the railway to maintain a branch

[Translation]

Cependant, je dois rendre une décision concernant le libellé de l'amendement qui, dans la pratique, impose au ministre une obligation sur simple demande de B.C. Rail. Je juge cette partie-là irrecevable, car il me semble, pour le moins, que ce serait une très mauvaise loi. Je le juge irrecevable pour cette raison, car il dépasse de loin la portée du projet de loi.

M. Althouse: Et si nous propositions un amendement mineur pour remédier à cette difficulté?

Le président: Vous devrez pour cela présenter un amendement entièrement nouveau, car j'ai décrété celui-ci irrecevable. Je suis cependant disposé à entendre un nouvel amendement.

M. Althouse: Est-ce que cela lèverait vos objections si nous ajoutions quelque chose après «le ministre des Transports signe», ou peut-être «peut» «signer un contrat avec B.C.R.», etc.?

Le président: Si vous me soumettiez un amendement libellé de cette façon, je pourrais prendre une décision, monsieur Althouse.

M. Althouse: Il va nous falloir le rédiger, cela prendra quelques instants.

Le président: D'accord, je vous accorde quelques instants. Entre-temps, nous allons entendre . . . Alliez-vous proposer un autre amendement, monsieur Gustafson?

M. Gustafson: Non, je voudrais poser une question sur le paragraphe 55.(3), si vous le permettez. Est-ce trop tard?

Le président: Nous avons déjà dépassé cet article, et je suis réticent à revenir en arrière. Il vous faudrait le consentement unanime du Comité pour cela. C'est au Comité de trancher.

M. Flis: Cela justifierait le temps que nous donnons à M. Althouse pour rédiger son amendement.

Le président: Très bien, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Ma question est très simple: lorsque une audience est tenue concernant un embranchement et que les juges tranchent que celui-ci doit être conservé, le ministre peut-il passer outre? Le paragraphe (3) donne aux chemins de fer le droit de transférer les fonds aux profits d'autres équipements ou d'autres lieux. Le ministre a-t-il le droit de passer outre?

M. Kroeger: La réponse à la question de M. Gustafson est oui. Aux termes de la Loi nationale sur les transports, le ministre des Transports, ou le gouverneur en conseil, peut modifier ou abroger tout décret de la Commission canadienne des transports.

Cependant, cela me paraît plus difficile à envisager dans la situation que M. Gustafson évoque concernant le paragraphe 55.(3). Cela supposerait que le ministre dirait à la société ferroviaire: vous étiez censés consacrer des capitaux à cet embranchement, vous ne l'avez pas fait, et donc, je retiens mes paiements; cela signifiera que le ministre attache une certaine importance à cet embranchement. Si, ensuite, la CCT recommandait que l'embranchement soit maintenu, et si le ministre des Transports passait outre, il déciderait en fait

[Texte]

line that he has just ordered be abandoned. It would be a contradictory action.

Mr. Gustafson: It says: "railway equipment and plant for the movement of grain". In other words, it could be designated to be used for railway equipment or plant for movement in the Vancouver ports.

Mr. Kroeger: These are two separate issues, though, Mr. Chairman. A minister might indeed say the railways were not buying enough locomotives and withhold money from them; and when that dispute had been settled, by whatever means, if it were satisfactory to the minister he could then pay over the money to the railroads. That would be quite separate from a decision he might make about a branch line.

• 1155

The Chairman: I am still having difficulty with the proposed amendment. Yes, yours is the next one of which I had notice, Mr. Reid, so we will hear your amendment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, my amendment deals with a suggestion that I made a couple of weeks ago, I think it was, concerning the difficulty the bill faces in dealing with the anomaly of the British Columbia Railway and the farm community in the British Columbia side of the Peace River area.

What I have proposed in my amendment is to follow the lead taken by Mr. Mazankowski. Instead of trying to write out all the details in the bill, I have chosen to provide an order in council mechanism to permit the Governor in Council to work out the difficult practical decisions; and as I say, I am delighted to follow the lead of Mr. Mazankowski in this technique.

The second point is that this does not change the intent of the bill, which is to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain. If anything, I would argue that this amendment strengthens the bill. It applies equity to a region currently outside the spirit of the bill, due more, I think, to historical accident than to anything else.

Mr. Mayer: Geographical accident.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Geographical accident—railway accident, if you wish to put it that way.

The Chairman: Government accident.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Or government accident.

Mr. Mazankowski: The whole government is an accident.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The second point I would make is that this amendment does not increase the amount of money required, although it might cause a certain dilution of the Crow benefit, because it would be extended to an area which traditionally would not receive the Crow benefit. But certainly the people in there have received the Crow benefit due to the subsidy being picked up by the British Columbia Railway; and in this the British Columbia Railway was not under any legislative requirement to provide that benefit, as were the major railways, the CN and CP.

[Traduction]

l'abandon de l'embranchement et se trouverait donc en contradiction avec lui-même.

M. Gustafson: Le projet de loi dit: «matériel et installations ferroviaires destinés au mouvement du grain». Autrement dit, on pourrait consacrer les fonds aux équipements et au matériel qui servent à transporter le grain vers le port de Vancouver.

M. Kroeger: Ce sont là deux questions distinctes, monsieur le président. Le ministre pourrait effectivement décréter que les sociétés ferroviaires n'achètent pas suffisamment de locomotives et procéder à des retenues; une fois que le différend est réglé, quel que soit le moyen, le ministre peut alors restituer la retenue. Cela reste tout à fait distinct d'une décision concernant un embranchement.

Le président: L'amendement proposé continue à me paraître irrégulier. Oui, votre amendement est le suivant sur la liste, monsieur Reid, et nous allons donc l'entendre.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, mon amendement concerne la suggestion que j'ai faite, il y a quelques semaines, pour résoudre la difficulté que constitue l'anomalie de BC Rail et de la communauté agricole de la Colombie-Britannique au delà de Peace River.

J'ai suivi, dans mon amendement, l'exemple de M. Mazankowski. Au lieu d'essayer d'incorporer dans le projet de loi tous les détails, j'ai choisi le mécanisme du décret, qui permet au gouverneur en conseil de prendre les décisions pratiques qui s'imposent; comme je l'ai dit, je suis ravi d'emboîter le pas à M. Mazankowski en ayant recours à cette technique.

La deuxième chose, c'est que cela ne modifie pas l'esprit de la loi, qui est de faciliter le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest. Au contraire, cet amendement viendrait le renforcer, car il apporterait l'égalité à une région qui échappe au projet de loi, beaucoup plus par suite d'un accident historique que d'une décision rationnelle.

M. Mayer: Un accident géographique.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Un accident géographique, un accident de chemin de fer, si vous voulez.

Le président: Un accident administratif.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Un accident de gouvernement.

M. Mazankowski: Tout le gouvernement est un accident.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Deuxième argument, cet amendement n'accroîtrait pas les dépenses nécessaires, même s'il dilue quelque peu les paiements du Nid-de-Corbeau, car il serait ainsi étendu à une région qui n'en bénéficie pas normalement. La région en a bénéficié indirectement par le biais de la subvention accordée à BC Rail, et celle-ci n'était pas tenue par la loi de la répercuter, comme l'étaient les deux grands, CN et CP.

[Text]

Nonetheless, they accepted it as an obligation, and that obligation having been accepted has created a set of economic circumstances where the people in the Peace River area on the British Columbia side, in effect, have had the benefit of the Crow. This bill, I think, does not go to meet that problem. This amendment would remedy that omission in the bill.

As I pointed out, the amendment does rely heavily on regulation for its implementation. To do otherwise really would have been to create a mini-bill, and that would have been a pain in the neck for everybody. I would rather leave that decision to the Governor in Council.

I want to deal with the position of the wheat pools . . .

The Chairman: It might be a good idea, Mr. Reid, for you to put your amendment before you continue dealing with it, so the committee knows what you are putting.

Mr. McKnight: Maybe, Mr. Chairman, we could discuss it in a general way. Mr. Reid has been very kind in distributing copies of his amendment, as far back as last week. If we could . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Everybody has a copy of it. What I would like to do is make the argument in favour of it, since everybody has a copy, and then I will put it at the end of my remarks, which is the normal way.

The Chairman: All right, as you choose. I did not realize it was the normal way, but I guess some people's notion of normalcy is different from others.

Anyway, proceed, Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I shall be brief.

The position of the wheat pools and the Quebec producers has been that they wanted the money to go to the railways. We have a dilemma, as we have discussed before in the committee, as to how we can put money into the hands of the BCR. Since the BCR explicitly said, in our hearings in Vancouver, that they had no desire to come under the National Transportation Act, or even under this bill, it makes it extremely difficult, even with the best will in the world, to provide a flow of funds to them in compensation for the burden they have taken. At the same time it leaves the grain farmers in the Peace River area with no legislative protection in what their rates will be as we are providing for other grain producers in this bill now.

• 1200

I think two points are clear. First of all, it is an irritant to the Government of British Columbia and to the British Columbia Railway; and second, there is a lack of certainty for the grain farmer in the Peace River area. Since the product there will tend to flow down to the Port of Vancouver, it is not an area that need threaten the wheat pool operation in Alberta or Saskatchewan or Manitoba. It is an area that is relatively isolated, from that perspective.

For the Quebec producers, it can provide no possible competition, because again, the flow will not be to the east; the

[Translation]

Néanmoins, elle s'était imposé elle-même cette obligation, ce qui a contribué à créer un ensemble de circonstances économiques telles que les producteurs de la région de Peace River, en Colombie-Britannique, bénéficiaient, à toutes fins utiles, du Nid-de-Corbeau. Ce projet de loi n'en tient pas compte, et mon amendement remédierait à l'omission.

Comme je l'ai dit, cet amendement prévoit un mécanisme réglementaire, car, autrement, il aurait fallu introduire un mini projet de loi distinct, ce qui aurait gêné tout le monde. Je préfère laisser la décision au gouverneur en conseil.

En ce qui concerne la position des coopératives de producteurs de blé . . .

Le président: Ce serait peut-être une bonne chose que de déposer votre amendement, monsieur Reid, afin que le comité sache ce que vous proposez exactement.

M. McKnight: Peut-être pourrions-nous en débattre de façon générale, monsieur le président. M. Reid a bien voulu distribuer le texte de son amendement la semaine dernière déjà. Si nous pouvions . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Tout le monde en a un exemplaire. La procédure normale est de présenter les arguments en faveur, puisque tout le monde a le texte, avant de déposer l'amendement à la fin de mon intervention.

Le président: Très bien, comme vous voulez. Je ne savais pas que c'était la procédure normale, mais j'imagine que le concept de «normalité» varie selon les gens.

De toute façon, allez-y, monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je vais être bref.

Les coopératives du blé et les producteurs du Québec souhaitent que les fonds soient versés aux chemins de fer. Nous avons un dilemme, pour déterminer par quel moyen remettre cet argent à la BCR, étant donné que celle-ci a fait savoir explicitement, lors des audiences de Vancouver, qu'elle ne souhaitait nullement tomber sous le coup de la Loi nationale sur les transports, ou même de ce projet de loi. Il est extrêmement difficile, dans ces conditions, et en dépit de la meilleure volonté du monde, de lui acheminer des fonds pour l'indemniser du fardeau qu'elle assume. Par ailleurs, les producteurs de céréales du district de Peace River n'ont aucune garantie de tarif similaire à celle que nous offrons maintenant aux autres producteurs.

Deux choses me paraissent claires. Tout d'abord, c'est une épine dans le pied du gouvernement de la Colombie-Britannique et de la B.C. Rail et, deuxièmement, cela soumet à l'incertitude les producteurs de céréales de la région de Peace River. Étant donné que leur production est écoulée directement au port de Vancouver, cela ne menace en rien le fonctionnement des coopératives du blé de l'Alberta, de la Saskatchewan ou du Manitoba. De ce point de vue, c'est une région relativement isolée.

En ce qui concerne les producteurs du Québec, ils ne seront concurrencés en rien par cette région, car, encore une fois, ce

[Texte]

flow will be to the west. It will tend to be to the Port of Vancouver again or Prince Rupert. It is highly unlikely that the economics of shipping by sea will be such that they could take that product and ship it all through the Panama Canal around to the Port of Montreal or Quebec City. So there is no possibility of any interference with the established situations set up by the wheat pools or even by the Quebec producers.

What it does do is two things. First of all, it corrects the anomalies that I have discussed before. But perhaps more importantly, it does provide us with an imperfect laboratory to see what would happen if, in fact, funds did flow to the producers in a geographically isolated and transportation-isolated area of the country. It would give the review commission, whether it is the one the minister has proposed or the one that is in this bill, an opportunity to examine the impact; whether or not efficiencies would flow more quickly, as has been suggested, by paying to the producer, or whether efficiencies would flow more slowly in comparison with the rest of the system if the payments were made to the railways.

In any event, it would give an opportunity to look at different approaches to the problem in western Canada, and it would allow a test of the allegation that payments to producers would relieve a recognized distortion within the western division which would be perpetuated by payment of the Crow to railways.

I think the geographical area is limited. The flow of the product is straightforward, and it will go to Prince Rupert or Vancouver. It cannot threaten the wheat pools. It cannot threaten the Quebec producers.

In addition, I think the last point that should be made is that we deal an awful lot in suppositions as to what might be, what will be, what could be; and this experiment would allow us at least some concrete data on what might be. I think it would be invaluable when it comes to making a decision as a result of the review which we are going to have.

Having made my case, Mr. Chairman, I will move my motion.

I move that Bill C-155 be amended by adding immediately after Clause 55.(3) two further subclauses, to be identified as Clause 55.(4) and Clause 55.(5). Clause 55.(4) would read:

(4) Notwithstanding subsection (1), the Governor in Council may at this time within six months of the coming into force of this Act establish on an experimental basis a system of payments to agricultural producers located within the Peace River district.

Clause 55.(5) would read:

(5) For the purposes of implementing the experimental payment program referred to in subsection (4), the Governor in Council may make regulations prescribing

- (a) the manner in which and the extent to which payments under the program shall be made;
- (b) the geographical limits of the Peace River District;
- (c) the classes of producers within the Peace River district who may participate in the program;

[Traduction]

blé n'ira pas dans l'Est, il ira dans l'Ouest, il sera écoulé dans les ports de Vancouver ou de Prince Rupert. Il est très peu probable que le coût du transport maritime permette d'acheminer ce blé jusqu'à Montréal ou Québec par le canal de Panama. Il n'y a donc aucun risque d'interférence avec l'état de choses mis en place par les coopératives du blé, ou même par les producteurs du Québec.

Les faits seraient doubles. Tout d'abord, cette mesure rectifierait les anomalies que j'ai fait ressortir, mais, surtout, nous disposerions ainsi d'un laboratoire parfait pour étudier ce qui se passerait si, dans la pratique, les fonds étaient versés directement aux producteurs dans une région géographique bien circonscrite du pays. Cela permettrait à la commission d'examen, qu'il s'agisse de celle que le ministre a proposée ou de celle qui est prévue par le projet de loi, d'avoir l'occasion d'en étudier l'impact, s'il serait plus efficace de payer directement le producteur, ou bien les sociétés ferroviaires.

De toute façon, cela permettrait d'étudier les diverses approches possibles du problème dans l'Ouest du Canada et permettrait de vérifier la thèse voulant que le versement direct aux producteurs rectifierait les distorsions qui existent dans l'Ouest et qui seraient perpétuées par le versement de la subvention aux sociétés ferroviaires.

Il s'agit d'une région géographique bien circonscrite. L'écoulement du produit est facilement discernable, car il ira exclusivement à Prince Rupert ou à Vancouver. Il ne peut menacer en rien les coopératives du blé, il ne peut menacer en rien les producteurs du Québec.

Le dernier argument que je ferai valoir est que nous faisons ici énormément de suppositions sur ce qui pourrait arriver, ce qui arrivera, ce qui arriverait si, etc., et cette expérience nous permettrait de réunir au moins quelques données concrètes. Ce serait une aide énorme lorsqu'il s'agira de prendre des décisions par suite de l'examen qui devra être effectué.

Ayant fait valoir mes arguments, monsieur le président, je dépose maintenant mon amendement.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié, par l'addition, immédiatement après le paragraphe 55.(3), de deux nouveaux paragraphes, 55.(4) et 55.(5). Paragraphe 55.(4):

(4) Nonobstant le paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi, créer à titre expérimental un programme de paiement aux producteurs agricoles du district de Peace River.

Paragraphe 55.(5):

(5) Aux fins de la mise en oeuvre du programme expérimental de paiement prévu au paragraphe (4), le gouverneur en conseil peut, par règlement, prescrire

- a) la façon dont les paiements en vertu de ce programme seront effectués, ainsi que leur ampleur;
- b) les limites géographiques du district de Peace River;
- c) les catégories de producteurs du district de Peace River admissibles au programme;

[Text]

- (d) the information that is to be provided by all participants in the program;
- (e) rules for the audit of any information referred to in paragraph (d);
- (f) procedures to be used in transferring data from the program to any of the persons involved in the review provided for in Part IV; and
- (g) procedures to conclude the program when, in the opinion of the Minister, the program has yielded sufficient data to assist persons conducting the review under Part IV to determine the extent to which payments to producers within the Western Division would likely effect distortions within the agricultural sector arising out of payment of the entire Crow benefit to the railway companies.

I would note for those purists in the room that it does provide a sunset clause so that the experiment would not run forever. It would be terminated at a given point in time, presumably when a final decision is made as a result of the review regarding the direction in which the Crow benefit was to be paid on a permanent basis.

• 1205

Mr. Chairman, that is my argument for the amendment and it is the amendment itself.

The Chairman: Mr. Reid, would you explain to me where the money will come from?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The money would come out of the existing Crow benefit. There is also the possibility, Mr. Chairman, that if in fact the government did not want the money to come out of the Crow benefit, and that is where this motion provides the money to come from, the government has indicated to us quite clearly that there is a fund that has been established of some \$204 million that could be used to subsidize it but my motion is not dependent on that. It simply comes out of the amount of money available in the bill.

The Chairman: Mr. Kroeger, why was the Peace River district not included in the bill?

Mr. Kroeger: Do you mean, Mr. Chairman, for the purposes of a system of payments to producers?

The Chairman: No, I mean to receive the Crow benefit.

Mr. Kroeger: Because the B.C. Railway historically has not received branch line subsidies or other payments from the federal government that were made to the two federally regulated railways. The bill simply represents the perpetuation of that arrangement in which only CN and CP, which are regulated by the federal government, would be recipients of the payments made and also would be subjected to the obligations provided for in this bill.

The Chairman: So can I take it then that the Peace River district has never been a beneficiary of the Crow?

Mr. Kroeger: The Peace River district of British Columbia has never benefited from the Crow rate except insofar, I

[Translation]

- d) les renseignements que devront fournir tous les participants au programme;
- e) les règles relatives à la vérification des renseignements mentionnés à l'alinéa d);
- f) la procédure à suivre en ce qui concerne la transmission des données du programme aux personnes participant à l'examen prévu à la partie IV; et
- g) la procédure d'abandon du programme lorsque, selon le ministre, le programme aura permis de rassembler suffisamment d'information pour aider les personnes chargées de l'examen prévu à la partie IV à déterminer la mesure dans laquelle les paiements aux producteurs de la Division de l'Ouest pourraient vraisemblablement influencer sur les distorsions, dans le secteur agricole, découlant du paiement de la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemins de fer.

Je fais remarquer aux puristes dans la salle qu'une clause d'expiration est prévue, si bien que l'expérience ne se poursuivra pas éternellement. Elle prendra fin à un moment donné, probablement lorsqu'une décision finale sera prise à la suite de l'examen concernant les modalités de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, voilà mes arguments en faveur de l'amendement et voilà le texte lui-même.

Le président: Monsieur Reid, pourriez-vous m'expliquer d'où viendra l'argent?

M. Reid (Kenora—Rainy River): L'argent viendrait de la subvention du Nid-de-Corbeau existante. Il y a également la possibilité, monsieur le président, que si le gouvernement ne souhaite pas puiser dans cette subvention, comme le prévoit ma motion, il provienne du fonds de 204 millions de dollars qui a été constitué, ainsi que le gouvernement nous en a clairement informés, mais ma motion ne l'exige pas. L'argent viendrait simplement des montants dégagés par le projet de loi.

Le président: Monsieur Kroeger, pourquoi le district de Peace River n'a-t-il pas été inclus dans le projet de loi?

M. Kroeger: Voulez-vous dire, monsieur le président, dans le cadre d'un régime de versements aux producteurs?

Le président: Non, dans la subvention du Nid-de-Corbeau.

M. Kroeger: Parce que *B.C. Rail*, par le passé, n'a jamais reçu de subvention d'embranchement ni d'autres versements du gouvernement fédéral, comme c'était le cas des deux compagnies ferroviaires réglementées. Le projet de loi n'est qu'une perpétuation de cet arrangement par lequel seuls le CN et le CP, qui sont soumis à la réglementation fédérale, touchent les subventions et sont soumis également aux obligations prévues par ce projet de loi.

Le président: Je peux donc en conclure que le district de Peace River n'a jamais bénéficié du Nid-de-Corbeau?

M. Kroeger: Le district de Peace River, en Colombie-Britannique, n'a jamais bénéficié du Nid-de-Corbeau, sauf

[Texte]

suppose, as grain might have been brought across to the Alberta border and moved on CN by a somewhat circuitous route to Vancouver.

The Chairman: Well, why did this bill not extend to producers in the Peace River district the benefits extended to other producers in western Canada?

Mr. Kroeger: Given that the bill provides for a system of payments to the railways, the way to reply to the question is why did the government not choose to extend to the BCR the benefits and obligations provided for in the bill since there is no...

The Chairman: No, that was not the question, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: There is no provision in the bill for a system of direct benefits to producers, payments to producers. There is only a system of freight rate regulation and payments to the railways; and therefore, any answer to your question, Mr. Chairman, would have to be couched in terms of railways.

The Chairman: In your opinion, does this amendment violate the intent of the bill?

Mr. Kroeger: I think I should get a legal answer to that, Mr. Chairman. Can I ask Mr. Lefebvre to comment?

The Chairman: All right. You have a legal man right beside you.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, Mr. Reid said the amount of money required to make the payments under this amendment would come out of the Crow benefit. I just suggest that the amendment does not say that; and if it is the intention, it should be said. It should be amended. Otherwise one would think the payments would be made out of other moneys appropriated by Parliament.

• 1210

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I am prepared to add that for greater clarity, Mr. Chairman.

Mr. D. Lefebvre: On whether it amends the intent of the bill, Mr. Chairman, I am not particularly qualified to give an answer. What it sets up is on a limited basis, for a limited amount of time, a payment-to-producer scheme, which is not in the bill. But I cannot comment any further.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur Lefebvre, c'est au sujet de l'amendement au paragraphe 55.(4):

le gouverneur en conseil, dans les six mois, peut créer à titre expérimental un programme de paiement aux producteurs agricoles

Au point de vue juridique, je pense que c'est un amendement qui n'est pas recevable, parce qu'il va à l'encontre de l'intention du projet de loi, en ce sens qu'il faut que ce soit un

[Traduction]

dans la mesure, j'imagine, où des céréales auraient été transportées jusqu'en Alberta et, de là, transportées par le CN jusqu'à Vancouver, c'est-à-dire selon un parcours très peu direct.

Le président: Et pourquoi donc le projet de loi n'accorde-t-il pas aux producteurs du district de Peace River les avantages consentis aux autres producteurs de l'Ouest?

M. Kroeger: Étant donné que le projet de loi prévoit des versements aux sociétés ferroviaires, la question à poser est de savoir pourquoi le gouvernement n'a pas choisi d'étendre à BCR les avantages et les obligations prévus par le projet de loi, puisqu'il n'y a...

Le président: Non, ce n'est pas la question, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Aucune disposition du projet de loi ne prévoit de versements directs aux producteurs. Le projet de loi consiste uniquement en un système de réglementation des tarifs du fret et des versements aux sociétés ferroviaires; par conséquent, la réponse à votre question, monsieur le président, ne peut être donnée que dans la perspective des sociétés ferroviaires.

Le président: À votre avis, cet amendement est-il contraire à l'esprit du projet de loi?

M. Kroeger: Il faudrait demander cela à un juriste, monsieur le président. Pourrais-je demander à M. Lefebvre de répondre?

Le président: Bien. Vous avez un juriste à côté de vous.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, M. Reid a dit que les fonds requis pour effectuer les paiements en vertu de cet amendement proviendraient de la subvention du Nid-de-Corbeau. Ce n'est pas ce que dit son texte; si c'est cela qu'il souhaite, il faut le dire. Il faut modifier l'amendement. Sinon, on pourrait penser que les paiements seraient effectués à partir d'autres fonds alloués par le Parlement.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'accepte qu'on ajoute ces dispositions pour assurer une plus grande précision.

M. D. Lefebvre: Quant à savoir si l'amendement modifie les objectifs du projet de loi, je n'ai pas les connaissances nécessaires pour vous donner une réponse. L'amendement prévoit la création, dans des conditions précises, et pour une période limitée, d'un programme de paiements aux producteurs qui n'est pas prévu dans le projet de loi. Mais je ne peux pas vous en dire davantage.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: My comment, Mr. Lefebvre, is on the amendment to subclause 55.(4):

the Governor in Council may at any time within six months establish on an experimental basis a system of payments to agricultural producers.

From the legal point of view, I do not think that this amendment is in order, because it goes against the intent of the bill, which provides that payments must be made to the

[Text]

paient aux chemins de fer. Est-ce que vous ne croyez pas que le fait de dire qu'on va créer ce paiement à titre expérimental va à l'encontre du projet de loi?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, il est fort possible que ceci aille à l'encontre de l'esprit du projet de loi, mais je ne crois pas être la personne habilitée à déterminer cette question.

M. Dubois: La personne qui peut le faire, monsieur le président, c'est vous. Nous aurons un peu plus tard, peut-être à l'étape du rapport ou de la troisième lecture, l'amendement du gouvernement concernant ce que le ministre est venu nous dire à un moment donné, ici au Comité. Je ne me souviens plus de la date, mais cela concernait la période de révision en vertu de l'article 59.

Comme l'a dit M. Kroeger concernant la situation de *B.C. Rail*, ils ne reçoivent pas d'aide financière pour le Crow Rate à l'heure actuelle. Si on parlait de cet amendement, cela augmenterait les dépenses du gouvernement, puisque les pertes de B.C. Rail seraient indirectement épongées par le gouvernement fédéral. A l'heure actuelle, n'est-il pas vrai, monsieur Kroeger, que c'est le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique qui s'occupe de cela? Le départ de tout cela s'est fait en dehors du système du *Crow Rate*, et il n'y a eu aucune participation du gouvernement fédéral.

J'aimerais que l'on me donne des précisions là-dessus. On en a beaucoup discuté en Colombie-Britannique, mais avec cet amendement-là, est-ce qu'on ne peut pas dire que les pertes de *B.C. Rail* seraient épongées par le gouvernement provincial au lieu du gouvernement provincial? Peut-être qu'un bref historique...

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, jusqu'à présent, on n'a pas versé de fonds du gouvernement fédéral pour *B.C.R.* En ce qui concerne la question du versement de fonds à l'avenir, d'après l'amendement de M. Reid, il y aurait un choix: on pourrait ajouter 2 ou 3 millions de dollars au bénéfice du Nid-de-Corbeau ou on pourrait dire qu'on va prendre le montant du bénéfice du Nid-de-Corbeau et distribuer ces fonds-là à un plus grand nombre de producteurs. C'est le choix que vous pouvez faire avec l'amendement de M. Reid.

M. Dubois: Alors, monsieur le président, pour ces motifs-là, je pense que l'amendement de M. Reid changerait l'esprit de ce projet de loi et qu'en conséquence, malgré toute l'amitié que j'ai pour M. Reid, le président devrait déclarer cet amendement irrecevable.

• 1215

The Chairman: Unfortunately, friendship and goodwill do not play much part in procedural decisions.

Mr. Dubois: So there is a reason why I asked you instead of his...

The Chairman: Mr. Neil, Mr. Mayer, and then Mr. Hargrave.

Mr. Neil: Just a point of clarification, Mr. Chairman.

[Translation]

railways. Do you not think, by providing for these payments to be made on an experimental basis, we would be going against the intent of the bill?

Mr. D. Lefebvre: It is quite possible, Mr. Chairman, that it would be contrary to the spirit of the bill, but I do not think that I am qualified to judge.

Mr. Dubois: The person who can do this, Mr. Chairman, is you. A little later on, at the report stage or on third reading, the government will table an amendment on what the minister told us when he appeared before the committee. I do not remember the date, but it had to do with the review period under Clause 59.

As Mr. Kroeger said, B.C. Rail gets no financial assistance in the form of the Crow rate as things now stand. If this amendment were to carry, government spending would increase because B.C. Rail's losses would be indirectly absorbed by the federal government. Is it not true, Mr. Kroeger, that as things now stand, this is handled by the British Columbia government? It is completely outside of the Crow system and there is no federal participation.

I would like more specific information on this. There has been a great deal of discussion about this in British Columbia, but would it not be fair to say that if the amendment were carried, B.C. Rail's losses would be absorbed by the federal government instead of by the provincial government? Perhaps you could give us a brief history...

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: To date, Mr. Chairman, B.C.R. has received no federal funding. As for future funding under Mr. Reid's amendment, there would be a choice: We could add two or three million dollars to the Crow benefit or we could say that we will take the Crow benefit and distribute the funds to a greater number of producers. That is the choice that you would have under Mr. Reid's amendment.

Mr. Dubois: For those reasons, Mr. Chairman, I think that Mr. Reid's amendment would change the spirit of the bill and that, despite the feelings of friendship I have for Mr. Reid, the Chair should declare the amendment out of order.

Le président: Malheureusement, on doit oublier les amitiés et la bonne volonté dans les décisions sur la procédure.

M. Dubois: C'est donc la raison pour laquelle je vous ai demandé à vous, plutôt qu'à...

Le président: M. Neil, M. Mayer, et ensuite, M. Hargrave.

M. Neil: Je voudrais un éclaircissement, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Kroeger indicated that grain moving out of the Peace River would only move at Crow rate if it went across the border into Alberta. Now, my understanding is that the CN goes into Dawson Creek, which is in British Columbia. There is an elevator there. Therefore, at least some of the people from British Columbia who deliver to the CN line in Dawson Creek do in fact have the benefit of the Crow rate. So you have two classes of people in the Peace River—those who deliver to the CN and have the benefit of the Crow rate, and those who deliver to the BCR and do not have the benefit of it. So there are two classes of people there. Is that not correct?

Mr. Kroeger: First of all, I think Mr. Neil is quite correct that CN does go across the border to Dawson Creek. My understanding of what happens is that to move eastern B.C. and Peace River grain from Dawson Creek to Vancouver on the CN line involves a sufficiently circuitous route that it costs approximately 26¢ a bushel; and therefore, what BCR does is match the competition rate. BCR offers producers in that region the same rate—not the Crow, but the same rate; that is, 26¢ a bushel—to move their grain by the more direct route from the Peace River district to Vancouver.

So to say that BCR at present is providing the Crow is not strictly accurate, but it is matching the rate offered by CN under the Crow.

Mr. Neil: Just to pursue it a little further, if this bill goes through and BCR is not the beneficiary of any payments, and there is no producer payment, it would seem to me, if the other railways are getting a compensatory rate, there is no inducement for BCR to match any rates, really; they would match the full compensatory rate. So it might cost the producers in the Peace River, say, two or three or four times what they are paying now, maybe more than that.

Mr. Kroeger: At the moment, producers in Alberta pay the Crow rate, and what producers in B.C. pay is as I just described.

In the future, charges to producers in Alberta and elsewhere in the Prairies will be increasing fairly rapidly. The forecast that has been discussed is double Crow by 1985-1986 and then a higher figure after that; and as the actual rate charged to producers goes up, BCR is going to be able to match that. So over a period of time, as western grain producers bear more and more of the real costs of moving grain, BCR's losses should be narrowed, because they could keep moving their rate up to what was being charged at the elevator by CN and CP elsewhere.

There would still be a loss, of course, and the loss would be greater than if there had been a system of payments to producers on the Prairies, which would have meant the rates were run up very quickly indeed and then the offsetting payments were made to the producers. That is not happening, but there will still be a rate increase faced by producers on the Prairies that BCR will in future be able to match.

[Traduction]

M. Kroeger a signalé que le grain sortant de la région de Peace River ne serait expédié au tarif du Nid-de-Corbeau que s'il devait traverser la frontière en Alberta. Or, si j'ai bien compris, le CN se rend à Dawson Creek, en Colombie-Britannique. Il y a un silo là. Donc, certains producteurs de la Colombie-Britannique qui expédient leur grain par le CN à Dawson Creek peuvent bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau. Vous avez donc deux classes de producteurs à Peace River: ceux qui utilisent le CN, et qui bénéficient du tarif du Nid-de-Corbeau, et ceux qui utilisent le chemin de fer de la Colombie-Britannique, le BCR, et qui ne reçoivent pas cette subvention. Il s'agit donc de deux classes de personnes. Est-ce juste?

M. Kroeger: D'abord, M. Neil a tout à fait raison de dire que le CN franchit la frontière pour se rendre à Dawson Creek. Si j'ai bien compris, la route plutôt tortueuse qu'il faut emprunter pour expédier du grain de l'est de la Colombie-Britannique et de la région de Peace River de Dawson Creek à Vancouver augmente le coût à environ 26c. le boisseau; et ainsi, le BCR exige le taux concurrentiel. Le BCR offre donc aux producteurs de la région le même tarif, non pas celui du Nid-de-Corbeau, mais le même tarif, soit 26c. le boisseau, pour transporter leur grain par la route plus directe de la région de Peace River à Vancouver.

Donc, ce n'est pas tout à fait juste de dire que le BCR accorde le tarif du Nid-de-Corbeau à l'heure actuelle, mais il exige le même tarif qu'offre le CN aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Neil: Je voudrais un peu plus de détails. Si le bill est adopté, sans que le BCR ou les producteurs bénéficient d'aucun versement, et qu'on accorde un tarif compensatoire aux autres chemins de fer, le BCR n'aurait aucune raison de concurrencer un tarif quelconque, en fait; il pourrait exiger le plein tarif compensatoire. Il pourrait donc en coûter aux producteurs de la région de Peace River deux, trois ou quatre fois, même, le tarif actuel, et même plus.

M. Kroeger: En ce moment, les producteurs de l'Alberta paient le tarif du Nid-de-Corbeau, et les autres producteurs de la Colombie-Britannique paient le tarif que je viens de citer.

A l'avenir, les frais aux producteurs de l'Alberta et des autres provinces des Prairies augmenteront assez rapidement. On prévoit deux fois le tarif du Nid-de-Corbeau en 1985-1986, et un chiffre supérieur dans les années suivantes; bien sûr, à mesure que le taux actuel augmente, le BCR pourra le concurrencer. Donc, au cours des années, à mesure que les producteurs de grain de l'Ouest s'approcheront de plus en plus des coûts réels des mouvements du grain, les pertes du BCR diminueront, car il pourra exiger le même tarif au silo que le font le CN et le CP.

Bien sûr, il accusera toujours une perte, mais cette perte aurait été plus grande s'il y avait eu un système de versements aux producteurs des Prairies, car les taux auraient augmenté très rapidement, en fait, quoique étant équilibrés par des versements faits directement aux producteurs. Toutefois, ce n'est pas le cas; mais il reste que les producteurs des Prairies devront payer un tarif accru, que le BCR pourra concurrencer à l'avenir.

[Text]

Mr. Neil: But would not BCR be justified in saying that they want to receive an equivalent amount of what the other railways are receiving, which includes not only what the producer is paying but what is provided for by the Crow benefit? I mean, they would certainly be justified in saying: We want the whole shot.

Mr. Kroeger: BCR could at any time in the past have said, and for all I know, may have done so: We want to be paid a compensatory rate.

• 1220

Any such proposition would have had to be addressed to their shareholders, the B.C. government; and if the B.C. government chose to match in respect of its railway the subsidy that the federal government is proposing to pay to the railways under its jurisdiction, it would be free to do so. But it is a matter between BCR and the provincial government at this point.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I find the attitude on the other side, particularly those members from Quebec, rather saddening in many ways. I think in many ways this committee has been a very exemplary committee in terms of how the parliamentary process should work in the sense that all of us have come here—at least I will speak for our side—and we have proposed amendments that we thought were right. We have done it in many cases at our political peril; nevertheless, we have done it. We felt that this was major legislation for the area of the country where I come from, and it is going to have a major and a lasting effect; and it was therefore very incumbent upon us, and therefore our responsibility, to make this legislation as good as we possibly can. But when I see the attitude on the other side . . .

The Chairman: Mr. Mayer . . .

Mr. Mayer: Well . . .

The Chairman: Just a moment, please. I thought I had asked—maybe I did not make myself clear—for some procedural arguments, more than on the merits of the amendment itself, because I am going to have to make a ruling on this one. I would like to deal with the procedural aspects first, because if I make the ruling one way, there will be time for the arguments on the merits of the amendment; but if I make it the other way, there will be no need for the arguments on the merits. There is a difference between its merits and its procedural acceptability.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that observation, and that was precisely what I was getting to. But the point I was going to make is that, when I hear Mr. Dubois—at least in my opinion—using a political argument in which to advance some arguments that he thinks will aid his case at home procedurally that disturbs me.

The Chairman: Well, I did not hear . . .

Mr. Mayer: Rightly or wrongly, that is the observation that I have to make on Mr. Dubois' comments. I fail to see that they had anything to do with the procedural question in front

[Translation]

M. Neil: Mais le BCR n'aurait-il pas raison d'exiger une somme équivalente à celle que reçoivent les autres chemins de fer, c'est-à-dire ce que paie le producteur, et la subvention du Nid-de-Corbeau? C'est-à-dire, le chemin de fer aurait certainement raison d'exiger la somme totale.

M. Kroeger: Le BCR aurait pu, dans le passé, exiger, et il l'a peut-être fait, le tarif compensatoire.

Une telle proposition exigerait l'approbation des actionnaires de la compagnie, le gouvernement de la Colombie-Britannique; mais si ce dernier décidait d'égaliser la subvention proposée par le gouvernement fédéral aux chemins de fer sous sa juridiction, il pourrait facilement le faire. Toutefois, c'est une décision strictement de la compétence du BCR et du gouvernement provincial, en ce moment.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, l'attitude de l'autre côté, surtout celle des députés du Québec, m'attriste sous plusieurs aspects. Dans l'ensemble, ce Comité a été exemplaire dans l'accomplissement de son travail, car nous sommes tous venus ici, du moins c'est le cas pour notre côté, afin de proposer des amendements qui nous semblaient justes. Dans bien des cas, cela a été au péril de notre vie politique; néanmoins, c'est ce que nous avons fait. Cette loi est importante pour ma région du pays, et aura une incidence importante et durable; ainsi, il nous incombe à tous d'adopter la meilleure loi possible. Mais cette attitude que je vois de l'autre côté . . .

Le président: Monsieur Mayer . . .

M. Mayer: Eh bien . . .

Le président: Un moment, s'il vous plaît. Peut-être ne l'ai-je pas dit assez clairement, mais j'avais pourtant demandé qu'on s'en tienne strictement aux arguments sur la procédure, plutôt que sur le bien-fondé de l'amendement, car je devrai décider si l'amendement est recevable. Régions d'abord les questions de procédure car, si l'amendement est recevable, on pourra alors discuter de ses mérites; mais si je décide autrement, il n'y aura aucune raison de le faire. Il y a une différence entre les mérites de l'amendement et sa recevabilité.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je comprends votre point de vue, et c'est justement ce que je voulais dire. Toutefois, quand j'entends M. Dubois utiliser un argument politique, du moins selon moi, pour obtenir des faveurs sur des problèmes de sa région, cela me dérange.

Le président: Je n'ai pas entendu . . .

M. Mayer: À tort ou à raison, voilà ma façon de penser au sujet des commentaires de M. Dubois. À mon sens, ils n'avaient rien à voir avec la question de procédure en jeu. Il a

[Texte]

of us. He addressed some of his political concerns that he has at home, and they are real; I do not deny that.

Very simply to address the procedural area, I cannot see that this amendment—I think it is a very good amendment that Mr. Reid has—should cause any concern for the Chair on a procedural basis, because I cannot see that it will exceed the royal recommendation in terms of dollars. There is certainly room in there for that kind of thing to happen.

Aside from that, we were told by the new minister when he appeared in front of the committee . . . and I believe on more than one occasion—that the \$205 million agricultural adjustment package was still in the envelope. The fact that he made a reference to that when he was appearing in front of the committee, I think, is an indication that the committee in its deliberations should be at least looking at the fact that there is that \$205 million still there in the envelope.

As Mr. Reid pointed out, this is certainly something that could be looked at. I think it is an excellent amendment, and it certainly goes along with the . . . I believe the words you used previously were “the expressed intent of the bill”, and that is to improve the transportation and handling system of western grain. The people who live in the Peace River country are certainly part of that; and as Mr. Neil pointed out, it is very much of an anomaly within the region, because there are some producers in that geographic region who are served by one of the regulated railways, and there are also producers in that region who are served by the BCR, which does not come under the provisions of this bill.

So I cannot see that it should cause any problems procedurally, and I would strongly urge you to find the amendment in order so we can have a very, very substantive discussion on the amendment. I think it is a very worthwhile one that deserves the support and encouragement of this committee, Mr. Chairman.

• 1225

The Chairman: Does anybody else have procedural comments?

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes, Mr. Chairman. I think Mr. Reid pointed out in his presentation that in effect this creates a small social experiment in the Peace River area. I am not sure that producers in the Peace River country will take kindly to being part of an experiment; to be, as it were, a small sub-experiment, a bunch of guinea pigs under a glass, if you like. It seems to me that this whole bill is, in effect, a kind of experiment. It is introducing a number of changes, some very sweeping changes, which will be reviewed, I submit, Mr. Chairman. In that review, the success or failure of the policy proposals that are in this bill will be analysed and some modest changes may be possible to that.

I would argue that, procedurally, what we are doing here is introducing a second sub-experiment which will very much confuse the original experiment. I do not know, Mr. Chairman, whether it is in order or out of order by the rules of this

[Traduction]

parlé simplement de ses préoccupations politiques au sujet de sa circonscription, qui sont sans doute très réelles, j'en conviens.

Au sujet de la procédure maintenant, à mon sens, cet excellent amendement que propose M. Reid ne devrait inquiéter nullement la présidence car il ne peut en résulter un coût supérieur à la Recommandation Royale. Il y a même du jeu.

Qui plus est, le nouveau ministre, lors de sa comparution, et cela à maintes reprises, nous signalait que son enveloppe contenait toujours les 205 millions de dollars prévus pour le programme d'ajustement agricole. Et s'il l'a mentionné lors de sa comparution, c'est bien pour nous laisser entendre que dans nos débats, on devrait tenir compte du fait qu'on dispose toujours de ces 205 millions de dollars dans l'enveloppe.

Comme l'indiquait M. Reid, il faut en tenir compte. C'est un excellent amendement, et qui répond certainement comme vous le disiez «à l'intention expresse du projet de loi», c'est-à-dire l'amélioration du transport et de la manutention du grain de l'Ouest. Les producteurs de la région de la rivière de la Paix en font certainement partie, et comme le disait M. Neil, il y a sûrement une situation anormale dans cette région, car certains producteurs de cette région géographique sont desservis par un des chemins de fer réglementés, tandis que d'autres sont desservis par le BCR, qui n'est pas assujéti aux dispositions de ce projet de loi.

Donc, au point de vue de la procédure, je ne vois aucune difficulté, et je recommande fortement que vous acceptiez cet amendement afin que nous puissions en discuter à fond. C'est un amendement très utile qui mérite l'appui et l'encouragement de ce Comité, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires sur la question de la procédure?

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui, monsieur le président. Dans la présentation de son amendement, M. Reid a indiqué qu'il s'agissait d'une petite expérience sociale dans la région de la rivière de la Paix. Je ne crois pas que les producteurs de cette région soient flattés d'être considérés comme une expérience, d'être considérés un comme groupe de cobayes placés sous une cloche de verre, pour ainsi dire. En fait, tout ce projet de loi constitue plus ou moins une expérience. Des changements très importants sont présentés, qui seront sujets à une révision, monsieur le président. Cette révision aura pour objet d'établir le succès ou l'échec des politiques proposées dans ce projet de loi, afin possiblement d'y apporter certains changements modestes.

Au sujet de la procédure, à mon sens, nous introduisons une seconde expérience auxiliaire, qui pourrait être confondue avec l'expérience initiale. Je ne sais pas, monsieur le président, si cet amendement est admissible ou non selon les règles de notre

[Text]

particular committee, but I do know that it is a very questionable way of going about taking a scientific experiment. It is very difficult to set up two sets of rules, to come to two separate conclusions.

The Peace River farmers whom Mr. Benjamin, Mr. Hovdebo and I met with last summer were extremely concerned that their area had very unique problems, and I think to submit them to a different set of experimental criteria than the rest of the country, that those unique problems will be lost in the shuffle. I think it would be better, if there is in fact going to be some experimentation in this bill through the review process, if they were left under the same criteria as the rest of the producers, so the fact that they are being discriminated against shows up.

I am not certain that will be the case if the minister comes in with a willy-nilly, ad hoc kind of proposal that must occur within six months and which can be broken at any time. We do not know what kinds of rules and applications will be used in this particular experiment. I think they are going to fudge the result.

If we are going to be stuck with some experimentation in this bill, let us not end up with some of the guinea pigs being given an extra shot of vitamins as opposed to the other, and then conclude that the effects are the same right across the whole region. I do not think that would be the case.

As I say, I do not know whether it is in or out of order, but it is not a very good scientific way to approach an experiment.

The Chairman: I thank you for that, Mr. Althouse. I just wish I had thought about it when we were dealing with your motions 56 and 57.

Mr. Althouse: They were not experimental.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I want to respond to the three procedural points that have been raised. Mr. Althouse raised the points that this was compulsory. It is not. It is drafted as the Governor in Council "may".

The Chairman: Right.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So it is not a compulsory activity at all.

Mr. Lefebvre raised the question that it would be better if I had indicated in the motion where the money was to come from. I assumed that by putting it in, the only pot of money that is available is the Crow benefit of \$651 million. However, I am prepared to withdraw the motion, with consent, and resubmit it with an appropriate amendment; or my colleague next to me, Mr. Bockstael, would be prepared to move an amendment which would meet that problem.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Basically, the amendment in proposed Clause 55.(4) would say after the word "district," the last word in it, that the following words be added: "for moneys provided by the government for the payment of the Crow benefit as defined by section 34(1)".

[Translation]

Comité, mais il me semble que c'est une façon plutôt douteuse de faire une expérience scientifique. Il est plutôt difficile de travailler avec deux jeux de règles, d'en venir à deux conclusions séparées.

Selon les producteurs de la région de la rivière de la Paix que MM. Benjamin, Hovdebo et moi-même avons rencontrés l'été dernier, leur région a des problèmes très spéciaux, et les assujettir à des critères expérimentaux différents de ceux appliqués au reste du pays, pourrait dissimuler ces problèmes plutôt spéciaux. À mon sens, il vaut mieux, si nous devons expérimenter le projet de loi au moyen d'une révision, que ces producteurs soient assujettis aux mêmes critères que les autres, afin de faire ressortir les préjudices possibles.

Ce ne sera certainement pas le cas si le ministre fait des propositions *ad hoc*, à exécuter dans les six mois, mais qui peuvent être rejetées à n'importe quel moment. Nous ne connaissons pas les règles d'application qu'on utilisera dans cette expérience. Elles pourraient brouiller le résultat.

Si nous devons tenter une expérience par le biais de ce projet de loi, assurons-nous qu'on n'injectera pas une dose supplémentaire de vitamines dans certains cobayes, plutôt qu'à d'autres, et qu'ensuite on en tirera la conclusion que l'effet est le même pour toute la région. Ce ne serait pas le cas.

Je ne sais pas si l'amendement est recevable ou non, mais ce n'est certainement pas une approche très scientifique.

Le président: Merci, monsieur Althouse. J'aurais bien voulu y avoir pensé lors du débat sur vos motions 56 et 57.

M. Althouse: Il ne s'agissait pas d'expérience.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je voudrais répondre aux trois points de procédure soulevés. M. Althouse disait que ces dispositions étaient obligatoires. Ce n'est pas le cas. Dans le libellé, on dit le gouverneur en conseil «peut».

Le président: C'est juste.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Donc cette disposition n'est pas obligatoire.

Mr. Lefebvre pense qu'il eût été mieux que j'indique dans la motion d'où proviendraient les fonds. Moi, j'ai supposé que les seules ressources financières disponibles proviendraient du fonds de 651 millions de dollars, la subvention du Nid-de-Corbeau. Toutefois, si vous permettez, je retirerai ma motion, et la rédigerai de nouveau; ou mon collègue, M. Bockstael, pourrait proposer un amendement à mon amendement.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Reid (Kenora—Rainy River): En fait, il s'agit d'ajouter après le terme 'programme de paiement' ce qui suit: «à même les fonds prévus par le gouvernement pour le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau telle que définie à l'article 34.(1).»

[Texte]

So I think that would meet the procedural argument as to where the money is to come from. No new money is being added. It is simply taking the existing money and putting it into place in that way.

• 1230

The other procedural argument that has been made against it is that it changes the intention of the bill. As I understand the intention of the bill, it is to provide for the development and improvement of the western transportation system. It does that by increasing the amount of money producers are to pay, and it does that by providing grants from the government into the railway transportation system. How those moneys flow into the system is a question that has been up for debate. I hardly think it reaches the point of the principle of the bill, particularly since if one looks at the reason why so many amendments have been accepted, it is because the bill was drafted on the basis that the money was going to go to the producers, and we have had to patch it up quite a bit in order to make it fit. So I hardly think that would apply as one of our major principles.

The Chairman: I think your final statement, Mr. Reid, is wrong. Notwithstanding that, and notwithstanding the proposed amendment that Mr. Bockstael may be prepared to move, I have a few comments I want to make, and then I am going to make a ruling.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, on a point of order . . .

The Chairman: Yes, Mr. Hargrave, I know your point of order. You had asked to speak.

Mr. Hargrave: No, but what is your plan, Mr. Chairman, about the lunch break? Are you going to make a ruling now that would, in effect, put an end to this discussion?

The Chairman: I was just going to go on to suggest that, while I am prepared to make the ruling, I might wait until after the lunch break.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: I suggest we break for lunch now, and . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Contemplate it in the depths of your soul.

The Chairman: I do not make the ruling from my soul. If I did, there would be no problem.

The committee is adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1542

The Chairman: We are resuming consideration of Bill C-155. We are on Clause 55. It seems we have been on it since Adam was a pup!

We are on Mr. Reid's amendment, and Mr. Reid is not here. I presume Mr. Reid knew the committee was resuming sitting

[Traduction]

Ce sous-amendement répondrait justement à cette question de la provenance des fonds. On n'ajoute aucun fonds nouveau. On utilise simplement autrement l'argent déjà disponible.

Dans un autre argument, on dit que cet amendement change l'intention du projet de loi. Si j'ai bien compris, l'intention du projet de loi est d'assurer le développement et l'amélioration du système des transports de l'Ouest, et ce en augmentant les tarifs que paieront les producteurs, et en garantissant les subventions du gouvernement au système des chemins de fer. Mais la façon d'utiliser l'argent à l'intérieur du système est à débattre. Je ne crois donc pas que mon amendement s'attaque au principe du projet de loi, surtout si l'on tient compte de la raison pour laquelle on a accepté un si grand nombre d'amendements, c'est-à-dire qu'initialement le projet de loi avait été rédigé en vue d'octroyer l'argent aux producteurs et qu'on a dû vraiment le rapiécer pour y arriver. Je ne crois pas que ce soit un des principes de base du projet.

Le président: Votre dernière affirmation, monsieur Reid, est erronée à mon sens. Toutefois, et nonobstant l'amendement que proposera M. Bockstael, je voudrais faire quelques commentaires, et ensuite rendre ma décision.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Hargrave, je sais ce que vous voulez dire. Vous aviez demandé de parler.

M. Hargrave: Non, mais que voulez-vous faire au sujet de leur déjeuner, monsieur le président? Allez-vous rendre votre décision maintenant, et ainsi mettre un terme à la discussion?

Le président: J'allais justement proposer, quoique ma décision soit prête, d'attendre après le déjeuner.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Je propose donc que nous ajournions pour le déjeuner . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pour vous permettre de contempler l'amendement depuis les profondeurs de votre âme.

Le président: Ce n'est pas avec mon âme que je décide. Si c'était le cas, il n'y aurait aucune difficulté.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155. Nous sommes rendus à l'article 55. J'ai l'impression que nous y sommes depuis le début des temps!

Nous devons recevoir un amendement de M. Reid, mais ce dernier brille par son absence. Il devait pourtant savoir que le

[Text]

at 3.30 p.m. Therefore, I do not see that we have any alternative but to proceed. I am prepared to make a ruling.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if it would assist the Chair, we have some amendments to that clause that we could proceed with that would only entail renumbering, if you would like to . . .

The Chairman: No. At this point that would be out of order.

Mr. Mayer: It is out of order only if you say so, Mr. Chairman.

The Chairman: It is my conclusion.

Mr. Mayer: If you say otherwise, it would not be out of order.

The Chairman: I gave a lot of thought to this while we were having our break. I have looked again at the precedents in Beauchesne. All I have to do now is find them. I have looked again at the royal recommendation contained in this bill, and I would like to read again for members of the committee citation 540 in Beauchesne, which reads, and I would ask members to pay close attention to this, because it may be pertinent later on today and tomorrow:

540. The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown is that the communication, to which the Royal Recommendation is attached, must be treated as laying down *once for all* (unless withdrawn and replaced) not only the amount of the charge, but also its objects, purposes, conditions and qualifications. In relation to the standard thereby fixed, an amendment infringes the financial initiative of the Crown not only if it increases the amount but also if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge. And this standard is binding not only on private Members but also on Ministers whose only advantage is that, as advisors to the Crown, they can present new or supplementary estimates or secure the Royal Recommendation to new or supplementary resolutions.

As I look at this amendment, it is obvious that it changes the purposes, conditions and qualifications of the royal recommendation. It is obvious that it provides for something that was not envisioned in the bill. It is obvious, to me at least, that we would very likely have to go back to clauses with which we have already dealt and which we have already passed and bring about amendments to them to make them coincide with this. Therefore, it changes the intent of other clauses in the bill. It changes the amount and the manner in which the Crown benefit will be distributed, as opposed to what the bill says.

• 1545

If I were going strictly by my sentiments in this regard, in fact, if this amendment were put before the committee and I had an opportunity to vote on it, I would vote in favour of it.

[Translation]

Comité reprenait ses travaux à 15h30. Nous devons commencer sans lui. Je suis prêt à rendre ma décision.

M. McKnight: Monsieur le président, si nous pouvons vous être utile, nous aurions quelques amendements à déposer au sujet de cette disposition qui ne touchent que la numérotation. Si vous le souhaitez . . .

Le président: Non, cet amendement est irrecevable pour le moment.

M. Mayer: Il ne l'est que si vous le jugez ainsi, monsieur le président.

Le président: Et je le juge ainsi.

M. Mayer: Mais si vous décidiez du contraire, il ne serait pas irrecevable.

Le président: J'ai beaucoup réfléchi à cette question pendant notre pause. J'ai de nouveau examiné les précédents dans Beauchesne. Il ne me reste plus qu'à les trouver. J'ai regardé encore une fois la Recommandation royale qui figure dans ce projet de loi. Je pense qu'il serait utile que je vous relise de nouveau la citation 540 de Beauchesne. Je vous demande d'y prêter une oreille attentive car il est tout à fait vraisemblable que cette règle s'applique de nouveau aujourd'hui et demain:

540. Le principe directeur quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant, une fois pour toutes (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent. En ce qui concerne la norme ainsi fixée, tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il augmente le montant, mais aussi s'il en étend les objectifs et les fins, ou s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé, ou recommandé, un prélèvement. Cette norme lie non seulement les simples députés mais aussi les ministres, dont l'unique avantage, en leur qualité de conseillers de la Couronne, est de pouvoir présenter des crédits nouveaux ou supplémentaires ou d'obtenir une recommandation royale de résolutions nouvelles ou supplémentaires.

Cet amendement, à mon avis, modifie les objectifs, buts, conditions et réserves de la Recommandation royale. Cet amendement prévoit des mesures que n'envisage pas le projet de loi. Il me semble donc évident qu'il nous faudrait revenir à des articles que nous avons déjà arrêtés et adoptés et les modifier de manière à les rendre conformes à ce nouvel amendement. Cet amendement modifie donc la portée d'autres dispositions du projet de loi. Il modifie le montant et les modalités de répartition des subventions du Nid-de-Corbeau et est contraire aux mesures prescrites dans le projet de loi.

Je dois cependant avouer que si un amendement semblable était déposé en comité et que je devais me prononcer à son égard, je voterais pour. Je ne peux pas fonder ma décision sur

[Texte]

But I cannot make my judgment on the basis of my sentiments. I have to make my judgments on the basis of what is and what is not in order.

I realize the ruling I am about to give will probably cause some consternation among members of the committee.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Distress.

The Chairman: And Mr. Reid says distress, but his distress is nothing compared to mine. I think the regime proposed by the government does in fact do an injustice to the farmers of the Peace River area. I would hope that in a later stage of this bill a way would be found to correct that injustice I referred to.

That is a personal point of view and probably should not have been included in my ruling, but I have done it anyway. But because of the reasons I have mentioned, I have no alternative as a responsible chairman of the committee but to rule the proposed amendment out of order.

An hon. Member: No further discussion.

The Chairman: Mr. Reid, I am awaiting your thanks.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Following the example given by Mr. Mazankowski, I will not appeal your ruling.

The Chairman: I appreciate that.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, may I ask a question of the parliamentary secretary?

The Chairman: On what?

Mr. Mayer: On the sentiment you expressed, which you said you probably should not have.

The Chairman: I am just getting another lesson in procedure here. I said I should not do it, and my clerk has confirmed that I should not have expressed my personal views. However, I did; and I will have to live with that, will I not?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I will take the moral victory, Mr. Chairman.

The Chairman: In any case, no, Mr. Mayer, I am not going to allow questions on what I expressed to the committee, not even to the parliamentary secretary.

Mr. Mayer: Not specifically, Mr. Chairman, on your remarks, but on the general subject matter.

The Chairman: All right.

Mr. Mayer: Specifically, what I wanted to ask the parliamentary secretary is this. He advanced an amendment that would have allowed the anomaly in the Peace River district to be addressed on a contract basis, if you will, between the minister and the BCR. Mr. Reid has advanced a suggestion on how this anomaly could be dealt with so the people in the Peace River country could be treated the same as producers in the rest of the country.

I think there have been two suggestions, one of them ruled out of order and the other one defeated. I just wonder if the

[Traduction]

des sentiments personnels. Je dois rendre une décision sur la base de ce qui est recevable et irrecevable.

La décision que je me dois de rendre frappera sans aucun doute les membres du Comité de consternation.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Dites plutôt qu'elle les bouleversera.

Le président: Soyez assuré, monsieur Reid, que vous n'êtes pas aussi bouleversé que moi. J'estime en effet que la formule que propose le gouvernement est injuste à l'endroit des agriculteurs du district de Peace River. J'espère sincèrement que nous trouverons moyen de remédier à cette situation à un moment quelconque de notre étude de ce projet de loi.

C'est un point de vue très personnel que je n'aurais peut-être pas dû inclure dans ma décision, mais je l'ai fait quand même. Compte tenu de ces considérations, je n'ai d'autre choix, en ma qualité de président responsable de ce Comité, que de déclarer cet amendement irrecevable.

Une voix: Qu'on mette fin aux discussions.

Le président: Monsieur Reid, j'attends vos remerciements.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Contrairement à M. Mazankowski, je n'en appellerai pas de votre décision.

Le président: Je vous en sais gré.

M. Mayer: Monsieur le président, puis-je poser une question au secrétaire parlementaire?

Le président: À quel sujet?

M. Mayer: Au sujet des sentiments que vous avez exprimés sans savoir si vous auriez vraiment dû le faire.

Le président: On est en train de me donner une leçon de procédure. J'ai dit que je ne devrais probablement pas le faire et le greffier me confirme que je n'aurais pas en effet dû exprimer d'avis personnel. Mais je l'ai fait et on ne peut pas effacer ce qui a été fait.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'accepte donc cette victoire morale, monsieur le président.

Le président: Dans tous les cas, monsieur Mayer, je n'ai pas l'intention d'autoriser aucune question sur les sentiments que j'ai exprimés au Comité, même pas si elle s'adresse au secrétaire parlementaire.

M. Mayer: Mais ma question est d'ordre général, monsieur le président. Elle ne porte pas sur vos observations.

Le président: Très bien.

M. Mayer: Voici ce que j'aimerais demander au secrétaire parlementaire. Il a déposé un amendement qui permettrait que l'anomalie du district de Peace River soit corrigée au moyen d'un contrat qui serait conclu entre le ministre et la Société des chemins de fer de la Colombie-Britannique (BCR). M. Reid a proposé un moyen de remédier à cette situation de manière à ce que les habitants de la région de Peace River soient traités de la même façon que les producteurs du reste du pays.

Deux recommandations ont été faites, l'une a été déclarée irrecevable et l'autre a été rejetée. Le secrétaire parlementaire

[Text]

parliamentary secretary has any indication from the government if the government proposes to address what I think is a major deficiency in the bill when we get the bill into the House.

I would be interested in his comments on that, because it seems to me both the opposition and a member of the government have attempted to look after this problem; and for various reasons, it has not been workable. I think now there is clearly an onus on the government to address the situation with the BCR and the Peace River country, and I would be interested in knowing what the parliamentary secretary's thoughts are in that regard.

The Chairman: Mr. Flis.

• 1550

Mr. Flis: I do not have anything, Mr. Chairman. If there is any proposal coming from the government, it would come from the minister after consultation with Cabinet, and would come at the report stage.

The Chairman: I would just like to point out to members that if they can convince the minister of the importance of this, the importance that members attach to this, the minister of course could bring in a supplement to the royal recommendation that would make it possible at report stage. But that is a matter for government decision, not for a committee decision.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I may have been out of the room, but I understood when our proposition on BCR was given that the parliamentary secretary undertook to take the proposal to the minister for his viewing.

I have not heard from the parliamentary secretary, Mr. Chairman, the reaction from the minister to the proposal put forward by our side of the table on the ability to treat the producers in the Peace River country the same as other producers in Canada. If there is any reaction, I know, Mr. Chairman, the parliamentary secretary undertook it in good faith and would like to inform the committee as to whatever rationale he and the minister had in their discussions.

The Chairman: I am sure the parliamentary secretary is capable of answering for himself. I would just point out that as the amendment was ruled out of order there is no obligation for him to report back to committee as such, but to put the view he was asked to put before the minister; the proper time to deal with that would be at report stage.

If Mr. Flis wishes to answer, I will allow it. Then I would like to get on with the bill, because I remind members the committee has agreed we will complete our clause-by-clause study of this bill no later than tomorrow evening, and we have a number of clauses to account for yet.

[Translation]

peut-il nous dire si le gouvernement a l'intention de combler cette grave lacune du projet de loi lorsqu'il sera renvoyé à la Chambre.

J'aimerais bien connaître son opinion à cet égard surtout du fait que et l'Opposition et un député du gouvernement ont essayé, mais en vain, de trouver une solution à ce problème. Il me semble donc qu'il est grand temps que le gouvernement s'occupe de cette situation entre la Société des chemins de fer de la Colombie-Britannique et la région de Peace River. J'aimerais connaître l'avis du secrétaire parlementaire à cet égard.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je n'ai rien à dire à cet égard, monsieur le président. C'est le ministre qui, après consultation avec le Cabinet, proposera une solution, si c'est là l'intention du gouvernement et ce, à l'étape du rapport.

Le président: Je tiens à signaler aux membres du Comité que s'ils réussissent à convaincre le ministre de l'importance qu'ils attachent à cette situation, ce dernier pourrait très bien obtenir une résolution supplémentaire à la recommandation royale qui permettrait que cette mesure soit prise à l'étape du rapport. Mais c'est une question qui relève du gouvernement et non pas du Comité.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, il se peut que j'aie été absent quelques instants, mais je crois savoir que le secrétaire parlementaire s'était engagé à transmettre notre recommandation concernant la Société de chemin de fer de la Colombie-Britannique au ministre pour étude.

Mais, monsieur le président, le secrétaire parlementaire ne nous a pas encore fait part de la réaction du ministre à la recommandation émanant de notre côté de la table sur la possibilité de traiter les producteurs de la région de Peace River sur le même pied que les autres producteurs canadiens. Je suis persuadé, monsieur le président, que le secrétaire parlementaire avait pris cet engagement de bonne foi et il me semble, par conséquent, qu'il devrait informer les membres du Comité de la nature des discussions qu'il a eues avec le ministre à cet égard.

Le président: Le secrétaire parlementaire est sûrement capable de vous répondre lui-même. Il convient toutefois de souligner que cet amendement a été jugé irrecevable et qu'il n'est donc pas tenu de faire un rapport de son entretien avec le ministre au Comité. Sa seule obligation est de transmettre vos vues au ministre. De toute façon, cette question devrait être réglée à l'étape du rapport, et non pas maintenant.

Si M. Flis a envie de vous répondre, je ne l'en empêcherai pas. Mais j'aimerais que l'on revienne ensuite au projet de loi. Il ne faudrait surtout pas que les membres du Comité oublient qu'ils se sont engagés à terminer leur étude article par article de ce projet de loi au plus tard demain soir et nous avons encore pas mal de pain sur la planche.

[Texte]

Mr. Flis.

Mr. Flis: Just to report to Mr. McKnight and the committee, the request did go on to the minister, but the minister has not had time yet to consult with the Cabinet and get back to us. As I say, it probably will not be coming until report stage. To this point, you have not missed anything, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I tried not to.

Mr. Flis: I do want to point out, Mr. Chairman, that this topic makes it a little more difficult for the minister, because, as you saw on the discussion around Mr. Reid's motion, the majority of the members from two parties were quite opposed to the proposal. This will make the minister's decision that much more difficult.

Mr. Neil: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Neil, on a point of order.

Mr. Neil: What bothers me a little bit is that when the minister appeared before this committee he indicated he was prepared to accept recommendations from the committee and give consideration to them.

There is really no mechanism we can use to submit our ideas and recommendations on a formal basis. While Mr. Flis said the majority of two parties were opposed to Mr. Reid's motion, I would suspect that if the motion had gone to a vote, it would probably have passed. I think it is such an important matter, particularly when we are, by this bill, discriminating against a group of producers in the Peace River district. There should be some communication with the minister indicating to him the strong feelings in the committee that something should be done vis-à-vis those grain producers in the Peace River district.

I would hope, Mr. Chairman, you will give some thought between now and when we wind up this committee as to the procedure we might use, whether it is calling the minister back or what, in order that we can express our views to him with respect to certain subjects.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Flis: I have a correction, Mr. Chairman, if I may. I do not know how Mr. Neil counted his votes, but the votes I counted, had the motion gone through it would have been defeated at least five to four.

The Chairman: Let us not complain again.

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président, nous avons dit que le projet de loi C-155 était une mesure de transport et que c'était pour cette raison que nous acceptions, pour le bénéfice de l'Ouest en particulier, de faire le paiement aux chemins de fer.

[Traduction]

Monsieur Flis.

M. Flis: Je tiens à signaler à M. McKnight et aux autres membres du Comité que j'ai transmis leur demande au ministre et que ce dernier n'a pas encore eu le temps de consulter le Cabinet et de nous transmettre une réponse. Je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir que cette question sera probablement réglée à l'étape du rapport. Donc vous n'avez rien raté, monsieur McKnight, du moins jusqu'à maintenant.

M. McKnight: Je fais tout mon possible pour ne rien manquer.

M. Flis: Permettez-moi seulement de signaler, monsieur le président, que cette question complique un petit peu la vie du ministre. Vous avez sans doute constaté lors du débat sur la motion de M. Reid, que la majorité des membres des deux partis s'opposaient à cette proposition. Il sera d'autant plus difficile pour le ministre de prendre une décision.

M. Neil: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Neil invoque le Règlement.

M. Neil: Il y a une chose qui me préoccupe. Lorsque le ministre est venu comparaître devant ce Comité, il a dit qu'il était tout à fait disposé à accepter des recommandations du Comité et à les prendre en considération.

Mais il n'existe pas de mécanisme qui nous permet de soumettre nos idées et nos recommandations de manière officielle. Même si M. Flis prétend que la majorité des deux partis s'est opposé à la motion de M. Reid, je soupçonne fortement qu'elle aurait été adoptée si elle avait été mise aux voix. Il me semble que cette question est de la plus haute importance, surtout que nous nous entendions pour dire que ce projet de loi porte préjudice à un groupe de producteurs de la région de Peace River. Il me semble qu'il devrait y avoir un moyen de faire comprendre au ministre que les membres du Comité sont fermement d'avis qu'il faut faire quelque chose pour ces producteurs de grain de la région de Peace River.

J'espère, monsieur le président, que vous trouverez un moyen, d'ici la fin de ce Comité, qui nous permettra d'exprimer nos vues au ministre sur certains sujets. Nous pourrions peut-être l'inviter à comparaître devant nous de nouveau, par exemple.

Le président: Merci, monsieur Neil.

M. Flis: J'aimerais corriger un malentendu, si vous le permettez, monsieur le président. Je ne sais pas comment M. Reid s'y est pris pour compter les voix, mais selon mes calculs à moi, cette motion, si elle avait été mise aux voix, aurait été rejetée à 5 contre 4, au moins.

Le président: Arrêtons de nous plaindre.

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: On the same point of order, Mr. Chairman, we said that Bill C-155 was a transport legislation and that it was for that very reason that we accepted, for the benefit of the west in particular, to make payments to the railways.

[Text]

• 1555

Nous avons confirmé, par C-155 tout au moins, le statut particulier de la politique des grains, et c'est vraiment le plus loin qu'on peut aller. S'il y a quelque discrimination que ce soit, que ce ne soit pas le ministre des Transports qui tente de résoudre le problème mais le ministre de l'Agriculture. C'est notre point de vue. Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier. I am not absolutely certain we had a point of order. I think we had a point of discussion. I hate to give everything in absolute terms, so I am saying I am not absolutely certain.

I think we should get on now with . . .

Mr. Hargrave: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, you may recall I had a point of order just before we broke for lunch. Whether it is, indeed, a point of order that is still valid or maybe just a point of discussion, as you yourself just commented now, there is a very brief intervention I would like to make. It is on Mr. Reid's motion that you have just disallowed.

The point I want to make and draw to the attention of this committee is regarding that evening in Edmonton. It was our first meeting on the road, if you like, when Mr. Reid made his suggestion to the committee and to a considerable audience as observers there. The point I want to make is that the suggestion and the manner in which it was made under the circumstances attracted an immediate favourable action not only in the committee, but from the observers there. I draw it to the attention of this committee, because it was a very genuine feeling; and I think that feeling is still around this table, at least to a fair degree.

I just wanted to put that on the record. I, for one, was very supportive of that idea Mr. Reid put forward that night in Edmonton and the feeling it aroused in the whole group.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hargrave, I would say I owe you an apology, because it seems to me I undertook before lunch to hear you right after lunch and I forgot about it. I apologize for that. I think you made a very valid point.

I can only tell you and other members of the committee that I intend to transmit to the minister, hopefully tomorrow morning when I believe I will be spending a little time with him in Moncton, the feelings of the members of this committee vis-à-vis this particular issue. I will present as faithfully as I can both points of view, but I will certainly carry that to the minister.

I might advise members of the committee that our clerk has prepared a list of the amendments from Clause 20 to Clause 52, the amendments that have been carried by the committee. Mr. Neil asked for that yesterday, and it is here.

[Translation]

We have confirmed, with Bill C-155, at least, the special status of the grains policy and that is really as far as we can go. If there is any form of discrimination in that legislation, the minister of Transport should not be looking for a solution to the problem. It should be the responsibility of the minister of Agriculture. That is what we feel. Thank you.

Le président: Merci, monsieur Tessier. Je ne suis pas très sûr qu'il s'agisse là d'un rappel au Règlement. Je pense que c'était plutôt un sujet de discussion. Je n'aime pas parler en termes absolus, mais je ne suis pas absolument certain.

Je pense que nous devrions maintenant passer . . .

M. Hargrave: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, je ne sais pas si vous vous rappelez, mais j'avais invoqué le Règlement juste avant que nous levions la séance pour le déjeuner. Je ne sais pas si c'est un rappel au Règlement ou un sujet de discussion comme vous venez de le décréter maintenant dans cet autre cas, mais j'aimerais faire une très courte intervention. Il s'agit d'une observation sur la motion de M. Reid que vous venez de déclarer irrecevable.

J'aimerais rappeler aux membres du Comité un certain soir à Edmonton. Je crois qu'il s'agissait de notre première séance en déplacement. M. Reid a fait une proposition au Comité et à un auditoire considérable d'observateurs. Ce à quoi je veux en arriver, c'est que cette suggestion et la manière dont elle a été présentée et les circonstances dans lesquelles elle a été faite ont suscité immédiatement une réaction favorable de la part non seulement des membres du Comité mais aussi de l'auditoire. C'est un sentiment très positif qui a été exprimé et c'est pour cela que je voulais vous rafraîchir la mémoire. Je pense que ce sentiment existe toujours, du moins dans une grande mesure.

Je tenais à le signaler pour les fins du compte rendu. Personnellement, j'étais en faveur de cette idée dont M. Reid nous a fait part ce soir-là à Edmonton et j'ai été fortement impressionné par la réaction du groupe.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hargrave, je vous dois des excuses. Je m'étais en effet engagé à vous donner la parole dès notre retour du déjeuner. Mais j'avais oublié. Je m'en excuse. Vous avez soulevé un aspect très intéressant.

Je ne peux que vous dire, ainsi qu'aux autres membres du Comité, que j'ai l'intention de transmettre au ministre, demain matin je l'espère, car je dois passer un peu de temps avec lui à Moncton, les sentiments des membres de ce Comité à l'égard de cette situation qui nous préoccupe. J'ai l'intention de lui transmettre aussi fidèlement que possible les deux points de vue.

Je tiens aussi à vous informer que notre greffier a dressé une liste des amendements des articles 20 à 52, les amendements qui ont été adoptés par le Comité. M. Neil en avait demandé la liste hier. La voici.

[Texte]

At the moment it is only in English. It has been sent for translation. If you like, we can distribute the English copies and then distribute the French copies as soon as they are available, which should be as soon as Mr. Lefebvre gets time to do them. However, to some extent, we have cramped his style in doing translations, because we have kept him rather occupied here.

I now call Clause 55.(3). No, I am sorry, we have dealt with that. I have notices of amendment at line 9. I have notice of two amendments, but one comes before the other, very obviously. This, I believe, is an amendment being proposed by the Conservative party. I would ask the mover to put that amendment now, if it is still proposed to do so.

• 1600

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if you are referring to the amendment, which has been distributed in both languages to members of the committee, to add a new Clause 55.(4) and Clause 55.(5) on page 30 . . .

The Chairman: I am.

Mr. McKnight: —I would so move that Bill C-155 be amended by adding to Clause 55 on page 30 after line 9 the following subclauses:

(4) For greater certainty, it is declared that for any of the crop years 1983-84 to 1985-86, the total revenue to be received by the railway companies shall not exceed the aggregate of the volume-related variable costs and line-related variable costs for the movement of grain in any such year.

I would just like to say, Mr. Chairman, that the amendment and the words "for greater certainty" come about because of some of the problems in interpretation of one of our proposed amendments we did not put, but that we did distribute to the committee, that would have had, in the opinion of some people, the effect of not only freezing the payments that are proposed by the producers until a review could be done, but also stopping the contributions that would be made by the government to the rail companies. That was never the intention of our amendment, and this is put in, Mr. Chairman, to clarify that so it is readily apparent the railways will receive their aggregate of the volume-related variable costs and line-related variable costs for the movement of grain, but will not receive a return of constant costs, or in other words the profit.

The rest of the amendment to Clause 55 is:

(5) The Commission shall undertake to develop the formula, for possible application after the 1985-86 crop year, which will allow the railway companies a contribution to constant costs for the movement of grain based on and reflective of new railway investment required to accommodate the movement of grain.

That again, Mr. Chairman, is reiterating one of the provisions that the government itself has proposed, because of

[Traduction]

Malheureusement, elle n'est disponible que dans sa version anglaise. Elle a été envoyée à la traduction. Avec votre permission, nous distribuerons la version anglaise maintenant et nous vous remettrons la version française dès qu'elle sera disponible. Elle sera prête dès que M. Lefebvre aura le temps de la faire. Nous l'avons retardé dans ses travaux de traduction comme il a été tellement pris ici.

Passons au paragraphe 55.(3). Non, je m'excuse. Nous avons déjà réglé ce cas-là. On m'a soumis deux amendements, mais ils viennent l'un à la suite de l'autre, bien entendu. J'ai ici un amendement concernant la ligne 3. Il me semble que c'est un amendement du parti conservateur. Je demande au proposeur de nous lire son amendement.

M. McKnight: Monsieur le président, voulez-vous parler de l'amendement qui a été remis aux membres du Comité dans les deux langues, portant d'ajouter des nouveaux paragraphes 55.(4) et 55.(5) à la page 30 . . . ?

Le président: Oui.

M. McKnight: . . . je propose que le projet de loi C-155 soit modifié par l'ajout à l'article 55 de la page 30 après la ligne 8 des deux paragraphes suivants:

(4) Pour éviter toute incertitude, il est déclaré que pour chacune des campagnes agricoles de 1983-1984 à 1985-1986, le revenu total des compagnies de chemin de fer ne doit dépasser la somme des coûts variables afférents au volume et les coûts variables afférents aux lignes pour les mouvements du grain au cours de la campagne.

Monsieur le président, nous avons déposé cet amendement et ajouté les termes «pour éviter toute incertitude» à cause des problèmes d'interprétation que pose l'un de nos projets d'amendement que nous n'avons pas déposés mais que nous avons remis aux membres du Comité et qui aurait eu comme incidence, selon l'avis de certains, non seulement de geler les paiements proposés par les producteurs jusqu'à ce qu'un examen soit effectué, mais aussi de mettre fin aux contributions que l'État aurait faites aux compagnies de chemin de fer. Ce n'était pas là du tout le but de notre amendement et nous proposons l'ajout de ce paragraphe, monsieur le président, pour qu'il soit dit bien clairement que les compagnies de chemin de fer toucheront un revenu total égal aux coûts variables afférents au volume et aux coûts variables afférents aux lignes pour les mouvements du grain et aucune part des coûts constants, c'est-à-dire des profits.

Nous proposons ensuite qu'un paragraphe 5 soit rajouté à l'article 55. En voici le libellé:

(5) La Commission établira une formule, qui pourrait être appliquée après la campagne agricole 1985-1986 et qui prévoirait le versement, aux compagnies de chemin de fer, d'une contribution aux coûts fixes liés aux mouvements du grain, en fonction des investissements que les compagnies ont dû faire à cette fin.

Nous répétons ici, monsieur le président, une disposition que le gouvernement avait lui-même proposé à cause du manque de

[Text]

their lack of certainty as to the appropriateness of the return to constant costs as they proposed in the bill.

We are just saying, Mr. Chairman, in both these amendments that any compensation for constant costs should be done after the review and any additional costs to the producers should be made after the review and not prior to the review. This would allow the investment of the railroads, Mr. Chairman, to continue on at the same rate as proposed in the government bill and would protect the primary producers in the prairie basin from any undue hardship until it has been justified that either one or two things have happened . . . —the farmers' ability to pay has become apparent, or that the railroads' investments have become apparent and improved the movement of grain and the ability of producers to export.

The Chairman: Are there any comments? Are you ready for the question?

Mr. McKnight: Could I have a recorded vote, Mr. Chairman?

The Chairman: You most certainly can.

Mr. Reid, you are becoming a disruptive influence in this committee.

Mr. Mazankowski: I am just a moderate, understanding . . .

The Chairman: All right, we are going to have the votes from our moderate, understanding members.

Mr. Mayer: Are they the only ones who are supposed to vote? That will let us carry the amendment, Mr. Chairman.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, that would eliminate 90% of us.

Motion negated: Yeas, 3; nays, 5.

The Chairman: Now I have a notice of another amendment to the same clause.

Mr. Bockstael: Subclause (6) is wrongly numbered.

• 1605

The Chairman: It would have been subclause (6). Who is the sponsor of this amendment? Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: It is a new subclause (6)—that happened because it was subsequent to subclauses (4) and (5), which did not pass. It should be called subclause (4), Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay. This arises out of the representations made to us by the firm of Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy.

Mr. Althouse: On a point of order. I had trouble getting caught up on the last one; I do not have a copy of this one. Is there a copy of it? It is very difficult to vote on something you have not seen.

Mr. Mazankowski: They are all in the hands of the clerk.

[Translation]

certitude quant au caractère approprié du retour aux coûts constants tel que prévu dans le projet de loi.

Ces amendements ont pour but, monsieur le président, de s'assurer que toute compensation liée aux coûts constants et que tout coût supplémentaire aux producteurs ne soient effectués qu'après examen et non pas avant. Ces dispositions permettraient aux investissements des compagnies de chemin de fer de continuer au même taux que celui que propose le projet de loi du gouvernement et protégeraient les producteurs du secteur primaire des Prairies contre des privations indues jusqu'à ce que preuve soit faite que l'une des choses suivantes se soit produite, à savoir que l'agriculteur soit manifestement en mesure de payer ou que les investissements des compagnies de chemin de fer ont contribué à améliorer les mouvements du grain et la capacité d'exportation des producteurs.

Le président: Quelqu'un a-t-il d'autres observations à faire? Êtes-vous prêts à voter?

M. McKnight: Est-il possible d'avoir un appel nominal, monsieur le président?

Le président: Bien sûr.

Monsieur Reid, vous devenez une mauvaise influence pour ce Comité.

M. Mazankowski: Je ne suis qu'un pauvre humble député compréhensif.

Le président: Très bien. Nos pauvres humbles députés compréhensifs vont maintenant voter.

M. Mayer: Ont-ils l'exclusivité du vote? Nous remporterons cet amendement, monsieur le président.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, vous éliminez 90 p. 100 d'entre nous.

La motion est rejetée par 5 voix contre 3.

Le président: Un autre amendement au même article vient de m'être remis.

M. Bockstael: Le paragraphe (6) est mal numéroté.

Le président: C'eût été le paragraphe (6). Qui propose cet amendement? Monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Il s'agit d'un nouveau paragraphe (6) qui est venu s'ajouter aux paragraphes (4) et (5) qui n'ont pas été adoptés. On aurait dû le considérer comme le paragraphe (4), monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: D'accord. Cet amendement découle des témoignages que nous ont fait la Société Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis et Healy.

M. Althouse: J'invoque le Règlement. J'ai eu de la peine à suivre le dernier amendement; je n'ai pas un exemplaire de celui-ci. En a-t-on des copies? Il est très difficile de procéder à la mise aux voix d'un texte que l'on n'a pas vu.

M. Mazankowski: On les a tous remis au greffier.

[Texte]

Mr. Althouse: I would like a copy here, please.

The Chairman: They have all been distributed.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Chairman, if you recall, we had the firm of Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy before us. They appeared on this particular issue and made a presentation on behalf of people who had investments in CPR. These investments were locked in at a very, very low rate of interest, some 4% and 5% bonds. The point made was simply that if the CPR wanted to be relieved of its obligation under the Crow's Nest Pass freight rate act, which promised to provide a freight rate of one-half cent per ton-mile in perpetuity, consideration should be given to a similar quid pro quo with respect to an adjustment in the payment of interest on the long-term indebtedness. It was suggested at that time that an appropriate amendment be put into effect that would have the effect of incorporating that provision. Therefore, I would propose to add another subclause to Clause 55, which would read as follows—did you say this would be subsection (4)?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: It is that:

(4). No payment shall be made to any company which is one of the railway companies until such time as the company has

(a) obtained a certificate of continuance under the Canada Business Corporations Act; and

(b) legally committed itself to pay interest at a rate of not less than 11% on any of its bonds, notes, mortgages, debentures or debenture stock which had been issued prior to 1897 and each of its subsidiaries has made a legal commitment to pay interest at a rate of not less than 11% on any of its bonds, notes, mortgages, debentures or debenture stock which have been issued prior to 1897 and in each case payable in the same currency at the same times as previously payable.

I guess the argument there is that if the CPR, for example, are going to get a compensatory freight rate, an ongoing freight rate, for the movement of grain today, they should equally pay the current interest charges that prevail. I guess the 11% figure was an average. The 11% interest was selected considering the 1980 annual report of CP. One notices that the recent indebtedness of CP and its subsidiaries runs above 11%, so the figure of 11% was considered normal and appropriate.

I think that is all I have by way of explanation, Mr. Chairman.

The Chairman: I think the intent of your amendment is obvious; its acceptability is another question. I again looked at this one prior to this afternoon's sitting. I have tried to find where under this bill, under its title or under the royal recommendation—and the royal recommendation I suspect in many respects does not apply, because it does not commit the government to additional expenditures—but I cannot find any

[Traduction]

M. Althouse: J'aimerais en avoir une copie entre les mains.

Le président: On les a toutes distribuées.

M. Mazankowski: C'est exact.

Monsieur le président, si vous vous souvenez, nous avons accueilli comme témoins les représentants de la Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis et Healy. Ces derniers nous ont fait connaître leur point de vue sur cette question et se sont faits les porte-parole de ceux qui avaient investi dans le CP. Ces investissements, sous forme d'obligations, étaient figés à des taux d'intérêt très faibles, soit 4 p. 100 et 5 p. 100. On a dit tout bonnement que si le CP voulait être dégagé de ses responsabilités aux termes de la Loi du Nid-de-Corbeau qui assure un taux de un demi cent par tonne-mille à perpétuité, il faudrait étudier une disposition semblable relativement à un rajustement du versement d'intérêt sur la dette à long terme. À ce moment-là, on avait proposé l'entrée en vigueur d'un amendement qui aurait rendu cette disposition opérante. Par conséquent, je propose l'adjonction d'un autre paragraphe à l'article 55; il s'agirait du paragraphe (4) si j'ai bien compris; j'en fais la lecture.

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Le voici:

(4). Aucun versement ne sera effectué à une compagnie qui est une des compagnies de chemin de fer avant que celle-ci

(a) n'ait obtenu un certificat de prorogation aux termes de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes; et qu'elle

(b) ne se soit engagée à verser des intérêts d'au moins 11 p. 100 sur ses obligations, ses billets, ses hypothèques, ses débetures ou ses stocks de débetures qui ont été émis avant 1897 et que ses filiales se soient engagées à verser des intérêts d'au moins 11 p. 100 sur leurs obligations, leurs billets, leurs débetures et leurs stocks de débetures émis avant 1897 et dans chacun des cas, en espèces et au moment voulu.

Voici l'argument qui sous-tend cet amendement, à mon avis: si le CP doit bénéficier d'un taux compensatoire ou constant pour le transport du grain à l'heure actuelle, il devrait également payer les frais d'intérêt actuels. Ce 11 p. 100 est une moyenne. On a choisi 11 p. 100 en tenant compte des données dans le rapport annuel de 1980 du CP. On constate que la dette récente du CP et de ses filiales dépasse ce 11 p. 100; on estime donc qu'il est normal et qu'il convient d'exiger 11 p. 100.

Voilà, monsieur le président. J'ai formulé mon explication.

Le président: L'objet de votre amendement est évident, à mon avis; quant à sa recevabilité, c'est une autre affaire. Encore une fois, j'en ai fait la lecture avant la réunion de cet après-midi. J'ai tenté de trouver une disposition dans laquelle il serait possible d'insérer ce paragraphe, mais je n'ai pas réussi. La Recommandation Royale n'intervient pas dans ce cas-ci, car l'amendement n'engage pas le gouvernement à des

[Text]

clause in this bill under which this as a subclause could justifiably be placed in this bill. It obviously goes beyond the intent and the purpose and the principles of this bill, and in my opinion, Mr. Mazankowski, is beyond the scope of the bill.

• 1610

An hon. Member: It is beyond your authority, is it not?

Mr. McKnight: How about your personal sentiments?

The Chairman: I got away with that once, roughly, so I will not make any personal sentiments known on this one. I am bound to rule it out of order.

Mr. Bockstael: I agree.

The Chairman: Shall Clause . . .

Mr. Althouse: On a point of order. May I remind you, Mr. Chairman, that you did have an amendment of ours to . . .

The Chairman: Well I am glad you reminded me.

Mr. Althouse: —that section you were going to rule on. I introduced a small amendment to it, which you were mulling over at dinner as to its acceptability. The basic clause is under . . .

The Chairman: What is the number of your motion?

Mr. Althouse: Our motion 58.

The Chairman: Will you just give me a minute to get my hands on it, please?

That is correct; I have it here now, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: It would be as stated in motion number 58, except that "shall" in the second line of the active part of the motion would have been struck and replaced with "may contract with the British Columbia Railway to"; then the balance of the clause would stand as it is before you.

The Chairman: Well, it is still within the same realm as Mr. Reid's amendment. It is attempting to accomplish the same thing in a different way, but it is still in a way that in my opinion, Mr. Althouse, is contrary to the royal recommendation. Where is the money with which the government is going to make that contract coming from? If it is coming from the money that is already allocated in this bill, then it would require consequential amendments in other clauses of this bill to change the formula by which the funds will be paid. We would require, as I said before, a change in the definition of railway companies in Clause 2. That one we could overcome; the other difficulties we could not. Therefore I have to rule that this motion as well is out of order.

Mr. Althouse: With respect, I think the requirements are only the two that you have outlined . . . —the change in definition. As far as the balance goes, once the definition of railway is changed, the costs and so on will fit in the clauses of the bill in Parts II and III that we have already dealt with. So we . . .

The Chairman: No, but there are many other clauses of the bill dealing with the distribution of costs. I am not saying, by

[Translation]

dépenses supplémentaires. L'amendement dépasse nettement l'objet du projet de loi et les principes qui y sont énoncés; par conséquent, monsieur Mazankowski, j'estime qu'il dépasse la portée du projet de loi.

Une voix: Cela dépasse vos pouvoirs, n'est-ce pas?

M. McKnight: Qu'en pensez-vous personnellement?

Le président: J'ai eu beaucoup de peine à éviter certains écueils la dernière fois; je ne vous ferai donc pas connaître mon opinion personnelle au sujet de cet amendement. Je suis obligé de le déclarer irrecevable.

M. Bockstael: Je suis d'accord.

Le président: L'article . . .

M. Althouse: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, permettez-moi de vous rappeler que nous vous avons remis un amendement . . .

Le président: Eh bien, je vous remercie de me le rappeler.

M. Althouse: . . . il s'agit d'un amendement à l'article que vous étiez sur le point de mettre aux voix. J'ai proposé un petit amendement et, au cours du déjeuner, vous cherchiez à savoir s'il était recevable ou non. La disposition se trouve . . .

Le président: Quel est le numéro de votre motion?

M. Althouse: C'est la motion n° 58.

Le président: Donnez-moi quelques instants pour la retrouver.

Voilà; je l'ai trouvée, monsieur Althouse.

M. Althouse: Le libellé serait le même que la motion 58, à une exception près: dans le texte anglais, on remplacerait, à la deuxième ligne, «*shall*» par «*may contract with the British Columbia Railway to*»; le reste de la disposition resterait tel quel.

Le président: Eh bien, cet amendement rappelle celui de M. Reid. Il tente d'accomplir la même chose par un moyen différent, mais, à mon avis, monsieur Althouse, il va à l'encontre de la Recommandation Royale. Où le gouvernement trouvera-t-il l'argent s'il prend cet engagement? S'agira-t-il de l'argent déjà prévu par ce projet de loi? Dans ce cas, il faudrait apporter des amendements en conséquence aux autres dispositions du projet de loi afin de modifier les modalités de versement. Comme je l'ai déjà signalé, il faudrait trouver une nouvelle définition de compagnie de chemin de fer à l'article 2. Il serait possible de le faire; par contre, il ne serait pas possible de surmonter les autres obstacles. Par conséquent, je suis obligé de déclarer cette motion irrecevable.

M. Althouse: Sauf votre respect, il me semble qu'il ne s'agirait que de reformuler la définition de «compagnie de chemin de fer». Quant aux autres mesures, les coûts, entre autres, elles iront de soi lorsque des modifications auront été apportées aux Parties II et III du projet de loi. Par conséquent . . .

Le président: Mais bon nombre d'autres dispositions du projet de loi visent la répartition des coûts. Monsieur Althouse,

[*Texte*]

the way, in my ruling, Mr. Althouse, that it would be impossible for you to effect a change similar to the bill. But again, I say it would have to be done at report stage and not in committee.

Is Clause 55 carried?

Some hon. Members: Carried.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, before you appoint it carried, I would just like . . .

The Chairman: Well it is carried; sorry.

Mr. Mayer: No. When one says no . . .

The Chairman: Well I did not hear any nays.

Mr. Mayer: I said no.

The Chairman: Well I did not hear you.

Mr. Mayer: Well how . . .

The Chairman: I thought you had said carried.

Mr. Mayer: No, I did not; I said no. I think we may want to vote on it, Mr. Chairman.

The Chairman: Now, when I say shall Clause 55 carry, and you say no to me, that means it is a negative vote. You should interject by getting my attention.

• 1615

Mr. Mazankowski: Well, I did.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, with all due respect, when you say shall Clause 55 carry, and immediately everybody says carried, I submit we are outnumbered and it is very difficult to hear. There is really no break; it is a chorus. There is no comma, there is no semicolon, there is no pause; there is no anything. It is just: Shall Clause 55 carry? Carried, period, and away we go.

The Chairman: To my knowledge, that is the standard procedure in committee. If you can suggest a different procedure, I would be interested to hear it.

Mr. Mayer: I had some general comments I wanted to make on the clause before we carried or whatever we are going to do with it. I feel very strongly about this particular clause, and we may, in fact, want to have a vote on it.

The Chairman: Well, proceed with your comments.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I am speechless!

There are several things that need to be said, Mr. Chairman. As I started to say in response to the concern I had over whether or not Mr. Reid's motion was going to be found in order, I think it is a sad day at the committee when we have attitudes that are such that we are not even willing to listen to amendments that would at least provide for some improvements or some flexibility in this bill down the road. That is what I find very disconcerting.

It seems to me this committee has functioned with a certain amount of goodwill. As I pointed out previously, a lot of us have proposed amendments, some of them to our political

[*Traduction*]

dans ma décision, je ne prétends pas qu'il est impossible d'apporter une modification au projet de loi. Mais je précise, encore une fois, que cela aurait dû être fait à l'étape du rapport et non pas à l'étape de l'étude en comité.

L'article 55 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Mayer: Monsieur le président, avant que vous ne le déclariez adopté, j'aimerais . . .

Le président: Eh bien, je regrette, mais il est adopté.

M. Mayer: Non. Lorsque quelqu'un dit non . . .

Le président: Eh bien, je n'ai pas entendu de non.

M. Mayer: J'ai dit non.

Le président: Eh bien, je ne vous ai pas entendu.

M. Mayer: Eh bien, comment . . .

Le président: Il me semblait que vous aviez dit oui.

M. Mayer: Non; j'ai dit non. Il faudrait probablement mettre l'article aux voix, monsieur le président.

Le président: Si vous dites non lorsque je demande si l'article 55 est adopté, il s'agit d'un vote négatif. Vous devriez attirer mon attention.

M. Mazankowski: Eh bien, moi je l'ai fait.

M. Mayer: Monsieur le président, sauf votre respect, si tout le monde s'empresse de dire oui lorsque vous demandez si l'article 55 est adopté, il est difficile de nous entendre quand nous sommes en minorité. Tout le monde répond en chœur. Il n'y a pas de pause, pas de virgule, pas de point-virgule ou quoi que ce soit. On demande simplement l'article 55 est-il adopté? Oui, adopté. Passons.

Le président: Si je ne m'abuse, c'est la façon dont on procède habituellement en comité. Si vous voulez proposer une nouvelle façon de procéder, il me ferait plaisir de l'entendre.

M. Mayer: Je voulais faire certains commentaires d'ordre général au sujet de l'article avant qu'il ne soit mis aux voix. Cette disposition m'intéresse beaucoup et il se peut que nous voulions la mettre aux voix.

Le président: Eh bien, faites-nous part de vos commentaires.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. J'en reste bouche bée!

Monsieur le président, certaines choses ne doivent pas être passées sous silence. Je m'inquiétais de la recevabilité de la motion de M. Reid et comme j'ai tenté de le dire, c'est malheureux qu'à l'étape du Comité, les attitudes soient telles que les gens ne sont même pas disposés à entendre les amendements qui, tout au moins, pourraient apporter quelques améliorations ou quelque souplesse à ce projet de loi. C'est très troublant.

Il me semble que ce Comité a été caractérisé par une certaine bonne volonté. Comme je l'ai déjà signalé, bon nombre d'entre nous ont proposé des amendements, dont

[Text]

peril. Some of them have been accepted and some have not been accepted, but we have done so on good faith. You are frowning, Mr. Chairman.

The Chairman: No, I am just scratching my head.

Mr. Mayer: But when we find an attitude on the other side that precludes any real consideration or possible addressing of problems in the bill, I find it rather hard to take, because in many ways this is backward-looking legislation. This clause, if it had been allowed to be amended in such a way, could have provided for some of the things the government itself sees as problems in the bill. They have seen that, as evidenced by the fact they want to have an inquiry into the whole question of the method of payment.

The Chairman: Which proposals precisely, Mr. Mayer, are you referring to?

Mr. Mayer: I am referring to the amendment Mr. Mazankowski proposed, which was rejected. I find the clause as it now stands is in many ways backward legislation, because it does not provide for the chance I think needs to be there to have it amended. If you wanted to be unkind about it, it points out this is a dying government with no ideas, with no faith in the future of the country, and they are willing to proceed willy-nilly with legislation they themselves know is flawed.

I will say it again, because they proposed as amendments two separate review processes in addition to the one in the bill. The parliamentary secretary talked about the Gilson process. Surely this bill, as it is presently constituted with all of the Crow benefit going to the railways, if there ever was a betrayal of the Gilson process that has to be it. When we asked for, and I think received, some valuable advice in the department as to the validity and the assessment the department had of the proposals we had when we travelled in the west and as to the method of payment, and we talked precisely about the Manitoba Farm Bureau Proposal, the Alberta so-called Double 80 proposal, and the UGG proposal, in addition to the government proposal we have here, it is interesting to note Mr. Kroeger—and I will quote from committee proceedings of September 1, on page 125:97 . . .

The Chairman: I am having a considerable amount of difficulty with your approach. What you are doing, it seems to me, is commenting on decisions of this committee. I recall that on past occasions when you have spoken very eloquently, others have reflected on the decisions of this committee.

• 1620

Now, the committee has taken decisions on those amendments. Once that is done, it is not in order to reflect upon that decision. It is not allowed in the House, and it should not be allowed in committee.

If you want to make general comments on Clause 55 before it is put to a final vote, that is one thing. But in the remarks you have made to date, in fact, in my opinion you are reflecting upon the decision the committee has already taken, albeit a split decision. But it is still a majority decision, and the same rules apply here as in the House, Mr. Mayer.

[Translation]

quelques-uns risquaient de nous coûter cher sur le plan politique. Certains d'entre eux ont été acceptés; d'autres non; mais les amendements ont été formulés de bonne foi. Vous fronchez les sourcils, monsieur le président.

Le président: Non, je me gratte la tête.

M. Mayer: Et pourtant, je trouve difficile d'accepter l'attitude des députés de l'autre côté de la table qui nous empêchent d'étudier de façon sérieuse les questions ou les problèmes soulevés par ce projet de loi qui, sous plusieurs aspects, est rétrograde. Si on avait accepté de modifier cet article, il aurait pu résoudre certains des problèmes du projet de loi, problèmes reconnus par le gouvernement lui-même. Ils l'ont compris; à preuve, ils veulent commander une étude sur toute la question des modalités de versements.

Le président: Monsieur Mayer, à quelles propositions faites-vous allusion au juste?

M. Mayer: Il s'agit de l'amendement proposé par M. Mazankowski qui a été rejeté. La disposition actuelle est rétrograde car elle ne prévoit pas de formule d'amendement. Un esprit cruel pourrait dire qu'elle témoigne d'un gouvernement moribond dénué d'idées, sans espoir pour l'avenir du pays et qui consent à faire adopter bon gré mal gré une loi qu'il reconnaît lui-même comporter des lacunes.

Je répète que ce gouvernement a proposé deux processus d'examen outre celui prévu dans le projet de loi. Le secrétaire parlementaire a parlé de l'étude de M. Gilson. Mais ce projet de loi est tout à fait contraire aux conclusions du rapport Gilson; ce sont les compagnies de chemin de fer qui auront tous les avantages. Nous avons demandé au ministère des bons conseils qu'il nous a d'ailleurs donnés quant à la valeur et l'évaluation des propositions reçues; lorsque nous avons traversé l'Ouest, nous avons discuté des modalités de versements, étudié la proposition du *Manitoba Farm Bureau*, du système du *Double 80* proposé par l'Alberta, de la proposition des membres de l'UGG en plus de la proposition du gouvernement; je vous lirai un extrait des procès-verbaux du Comité du 1^{er} septembre à la page 125:97 . . .

Le président: J'ai beaucoup de difficultés à déterminer si votre approche est en règle. Vous semblez commenter les décisions de ce Comité. Je me souviens d'autres occasions où vous avez parlé de façon fort éloquente et où d'autres ont commenté les décisions de ce Comité.

Or, le Comité s'est prononcé sur ces amendements. Lorsque ce dernier s'est prononcé, il n'est pas bon de revenir sur la décision. On ne le permet pas à la Chambre et on ne devrait pas le permettre en comité.

Si vous voulez faire des commentaires d'ordre général sur l'article 57 avant qu'il soit mis aux voix de façon définitive, vous pouvez le faire. Mais dans tout ce que vous avez dit jusqu'à présent, vous semblez commenter une décision antérieure du Comité, même s'il s'agit d'une décision adoptée à l'unanimité. Mais s'il s'agit néanmoins d'une décision prise par

[Texte]

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I take your observation, but I would point out to you that the committee has not yet taken a decision on the total clause.

The Chairman: That is correct. That is why I allowed you to comment.

Mr. Mayer: I am commenting as I understand the interpretation of the clause; I am pointing out why I think the clause is flawed as it now stands, with the hope—albeit an extremely slim one—of convincing the members on the committee that it is a bad clause and should be voted down. So I am trying to make my comments in the context of Clause 55 before the clause is finally voted on.

The Chairman: If you do it in that sense, it is quite in order. If you do it in the sense of reflecting upon a decision that a majority of the committee has taken, then it is not in order. I am just giving you that advice.

Mr. Mayer: I am pointing out that the clause as it now stands does not provide for any payment of the Crow benefit to other than the railways. I was in the process of pointing out what Mr. Kroeger said about that in an answer to which of the four proposals... I will say it again: the Manitoba Farm Bureau proposal; the Alberta proposal, which is known as the Double 80; the UGG proposal; and the government proposal—addresses the third item in the government's list of problems to address in this bill.

The third one was the whole idea of efficiency in the grain system. The question was put to Mr. Kroeger in that context, and Mr. Kroeger answered—and I will quote, Mr. Chairman, because it is very interesting:

Yes, Mr. Chairman, and if I had to rank them in order the Manitoba Farm Bureau proposal would probably do the most to promote increases in efficiency in the grain transportation system. The Alberta Double 80 proposal is a very close second. The UGG proposal would come third, and again probably fairly close, and then the system of payments to the railways is a clear fourth.

So, Mr. Chairman, the departmental officials are saying, as I understand it and the way this clause is written, that in terms of the purposes of the bill—to read the title of it: An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof—this proposal of paying the total Crow benefit to the railways is a clear fourth in terms of putting efficiencies into the grain handling system.

I think that is a clear deficiency in the bill; and the way it is written and the way we are going to vote on it, I think Clause 55 is not going to address the problem of efficiency in the grain handling system, as some of the other proposals would have.

There is more, Mr. Chairman, on the same day. I will not take the time of the committee to quote the whole thing,

[Traduction]

la majorité des membres du Comité, monsieur Mayer, le même règlement s'applique aussi bien à la Chambre qu'ici.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'accepte votre commentaire, mais je vous signale que le Comité n'a pas encore pris de décision au sujet de l'article dans son ensemble.

Le président: C'est exact. Voilà pourquoi je vous permets de vous prononcer.

M. Mayer: Je fais un commentaire sur l'interprétation de cet article; j'en décris les lacunes en espérant, quoique mon espoir soit quelque peu refroidi, convaincre les membres du Comité que cette disposition devrait être rejetée. J'essaye de limiter mes commentaires aux dispositions de l'article 55 avant qu'il ne soit mis aux voix de façon définitive.

Le président: Dans ce cas, vos commentaires sont recevables. Si vous faites des commentaires sur une décision qui a déjà été prise par la majorité des membres du Comité, ce ne serait pas la même chose. C'est un conseil que je vous donne.

M. Mayer: Je signale que le libellé actuel ne prévoit pas le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau à d'autres parties que les chemins de fer. Je voulais vous lire un extrait de la réponse de M. Kroeger aux quatre propositions: celle du *Manitoba Farm Bureau*, celle de l'Alberta, connue sous le nom de *Double 80*, celle du *United Grain Growers* et celle du gouvernement, à savoir celle qui répond au troisième critère sous-tendant ce projet de loi.

Il s'agissait de l'efficacité du système général de livraison du grain. Voilà la question qui avait été posée à M. Kroeger; je vous cite la réponse que je trouve très intéressante:

Oui, monsieur le président. Et, si je devais les classer par ordre d'importance, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* serait celle qui fait le plus pour favoriser l'accroissement de l'efficacité dans le système du transport du grain. La proposition du «*Double 80*» n'est pas loin d'ailleurs. Viendrait en troisième position celle du *United Grain Growers* et d'assez près; le système de paiement aux compagnies de chemin de fer viendrait bon dernier.

Par conséquent, monsieur le président, les représentants du ministère, si j'ai bien compris le libellé, prétendent que dans le contexte de ce projet de loi intitulé Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, cette proposition de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer est maintenant en quatrième position pour ce qui est de donner au système de livraison du grain une plus grande efficacité.

C'est une lacune évidente du projet de loi; compte tenu du libellé et de la façon dont on procédera à la mise aux voix, l'article 55 ne s'attaquera pas au problème de l'efficacité du système de livraison du grain au même titre que d'autres propositions qui ont été avancées.

Monsieur le président, on a dit beaucoup de choses ce jour-là. Je n'empiéterai pas sur le temps des membres du Comité pour vous lire tout ce qu'on a dit; je me bornerai à citer un

[Text]

except to quote a paragraph in the middle of page 125:105 of the same day, September 1, where Mr. Kroeger again says:

In terms of being conducive to efficiency gains in the system, again our analysis shows that the Manitoba Farm Bureau proposal comes in first and payments to the railways come in last.

Now, this is a thing that disturbs us, as far as this committee is concerned, that again the government members are seeing fit to blindly proceed on the basis that the total payment to the railways is the best way to go at the present time. What we have suggested is that there should be a method of providing for some changes should the review process find there is a better way of doing it.

We have not had a chance to pursue that, I think, to argue the case on a substantive enough basis. We have not filibustered this committee. An indication is that we have proposed a lot of amendments. We have had them accepted. We have 78 amendments accepted as of yesterday. That certainly does not indicate that we on this side have simply filibustered the bill and done things simply to hold it up. We have proceeded in good faith. As evidence of that, we have . . .

The Chairman: Just let me correct a misinterpretation. There were 78 amendments in total.

Mr. Mayer: In total, that is right; and I say we, the committee.

The Chairman: Okay, I thought you were . . .

Mr. Mayer: If we talk about the Conservatives, we have had 51 amendments accepted, which is a substantial number of amendments. So that means 27 amendments . . .

• 1625

The Chairman: A surprising number.

Mr. Mayer: It is surprising, I think, in many ways. Mr. Kroeger pointed out to me one time as we were leaving the committee room that this was a classic case of a committee and how it should work. This side has had as many amendments accepted—in fact, almost twice as many—as both other parties put together.

Simply to reiterate, we have, I think, proceeded in good faith and moved amendments that in many ways have improved the bill. I find it hard, in many ways, to deal with people who, when you come to a subject, basically have closed minds. They are not willing to look at some of the problems we have in other parts of the country. I find that unfortunate. I find myself almost saddened to have to make that kind of statement, that we have to deal with people who are not willing to look at the possibility that they could be wrong.

The amendments we proposed . . . and I am not talking about the merits of the amendments, Mr. Chairman . . . to this particular clause were not hard and fast amendments, they were simply enabling amendments. They were amendments that said that something may happen, not shall happen. In that

[Translation]

paragraphe du milieu de la page 125:105; il s'agit du procès-verbal de la réunion du 1^{er} septembre à laquelle M. Kroeger a dit, et je cite:

Pour ce qui est de favoriser l'efficacité du système, notre analyse démontre que la proposition du *Manitoba Farm Bureau* serait la meilleure option, et les subventions aux compagnies ferroviaires, la pire.

Voilà une question inquiétante pour le Comité: encore une fois, les députés du gouvernement acceptent de procéder aveuglément en prétextant que le versement intégral des subventions aux chemins de fer serait la meilleure option à l'heure actuelle. Nous avons dit qu'il faudrait établir un mécanisme permettant d'apporter certaines modifications si, à la suite du processus d'examen, on découvre qu'il existe une meilleure façon de procéder.

On ne nous a pas permis, il me semble, de démontrer tous les mérites de cette façon de procéder. Nous n'avons pas entravé les travaux de ce Comité. A preuve, nous avons proposé bon nombre d'amendements. Nous les avons faits accepter. Déjà hier, nous avons fait adopter 78 amendements. On ne peut donc pas prétendre que nous avons tout simplement chercher à entraver les travaux ou retarder l'adoption du projet de loi. Nous avons agi en bonne foi. Nous avons également . . .

Le président: Permettez-moi de rectifier. On a adopté 78 amendements.

M. Mayer: Oui, c'est exact. Lorsque je dis nous, je parle du Comité.

Le président: C'est bon; j'avais cru . . .

M. Mayer: Les Conservateurs, pour leur part, ont fait adopter 51 amendements, ce qui n'est pas peu dire. Cela laisse 27 amendements . . .

Le président: Un nombre étonnant.

M. Mayer: C'est étonnant, je crois, à bien des égards. Une fois, en sortant de la salle, M. Kroeger m'a dit que nous étions un comité modèle et que c'est ainsi qu'un comité devrait fonctionner. Mon parti a fait adopter plus d'amendements, en fait, presque deux fois plus, que les deux autres partis ensemble.

Je vous rappelle, encore une fois, que nous avons fait preuve de bonne volonté et proposé des amendements qui, à bien des égards, ont amélioré le projet de loi. J'avoue que je n'aime pas traiter avec des gens qui, sur certains sujets, ont l'esprit borné. Ils ne sont pas prêts à examiner le problème auquel nous faisons face dans d'autres régions du pays. C'est pénible, pour moi, de faire ce genre de constatation et de devoir traiter avec des gens qui ne veulent pas admettre qu'ils peuvent se tromper.

Les amendements que nous avons proposés à l'article 55, et je ne parle pas, monsieur le président, des mérites de ceux-ci, n'imposaient pas d'obligations; ils permettaient tout simplement de faire certaines choses. Ils stipulaient que certaines choses pouvaient se faire, et non pas qu'elles devaient se faire.

[Texte]

sense they were very open to future change, and hopefully to future improvement.

The government members, as I have said, seem to have closed minds on this, and I find that unfortunate. It is unfortunate, because we are outnumbered on this side and we know that. It is also unfortunate because when we come to the area of the country that is going to be most affected by this bill the government members are really not even in the ball game, for they do not have any members, with all due respect to the hon. member from St. Boniface. In many ways Winnipeg is certainly not a prairie town and not in any way a typical prairie town, so I do not really consider the two members from Manitoba as being really very representative of the Prairies that are going to be affected by this bill.

To close, Mr. Chairman, I want to register as strongly as I can how sad I feel about the way this committee has performed and the way we have had amendments accepted on both sides and the way the Chair has ruled in many ways, yet when we come to a major clause in the bill, which is going to have far-reaching affects on the future of the area that many of us on this committee come from, we find closed minds. They are not even willing to look at any possibility that something could happen to change their minds in the future.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Flis.

Mr. Flis: I was not going to respond at all, Mr. Chairman, but I really cannot let Mr. Mayer's remarks go unchallenged. I think it is kind of sad that he even made them. The part of his remarks that I do not like, and resent, is when he questions the attitudes of the members on this side of the table, when he talks about the members on this side having closed minds. I am sorry, Mr. Chairman, that you did not rule him out of order much sooner, because I do not see what remarks like that have to do with Clause 55, which is what we are talking about now.

It was pointed out to him that this committee has accepted 78 amendments. Let him show me a better record than that. He himself stated that most of those amendments came from his party. If we had negatives attitudes, if we had closed minds, I can tell him right now there is no way we would have 78 amendments accepted, including 27 of theirs. We would like to continue discussing this bill in good faith, but please do not say the members on this side have the wrong attitude or closed minds, because that I will not accept, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would like to ask . . .

Mr. Flis: This bill is getting stronger; it is getting polished up; it is going to be a terrific bill after further amendments have been brought in. The ones we thought would improve the bill we have accepted; the ones we thought would not improve the bill, or went against the intent of the bill, we did not accept.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

En ce sens-là, ces amendements permettaient des changements et, espérons-le, des améliorations.

Comme je l'ai dit, les députés du parti gouvernemental semblent être bornés à ce sujet et je trouve cela malheureux. C'est malheureux, parce que nous sommes moins nombreux qu'eux et nous le savons. C'est malheureux aussi en ce sens qu'aucun député du parti gouvernemental, sauf le respect de l'honorable député de Saint-Boniface, ne se préoccupe de bien des régions qui seront les plus touchées par le projet de loi. À bien des égards, Winnipeg n'est certainement pas une ville des Prairies; il n'est certainement pas typique des villes des Prairies. Je ne crois donc pas qu'on puisse dire que les deux députés du Manitoba représentent véritablement les Prairies, qu'ils seront touchés par le projet de loi.

Finalement, monsieur le président, je tiens absolument à ce que vous sachiez à quel point je suis déçu de la manière dont le Comité a fait ses travaux, de la manière dont les amendements ont été adoptés et des décisions rendues par le président. Nous sommes maintenant saisis d'un article très important, qui aura des répercussions considérables sur la région dont beaucoup d'entre nous viennent, et voilà que nous devons traiter avec des esprits bornés. Ils ne sont même pas prêts à admettre qu'il pourrait arriver quelque chose qui les fasse changer d'avis.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Flis.

M. Flis: Je n'avais pas l'intention de répondre, monsieur le président, mais je ne peux pas laisser passer les observations de M. Mayer. C'est même un peu triste. Ce qui me déplaît, et ce pourquoi je lui en veux, c'est le fait qu'il a remis en question l'attitude des députés de ce côté-ci de la table et qu'il nous a accusés d'avoir l'esprit borné. Je regrette, monsieur le président, que vous l'ayez laissé parler si longtemps, car ses remarques n'avaient rien à voir avec l'article dont nous sommes saisis.

On lui a signalé que le Comité a adopté 78 amendements. Je l'invite à me trouver des exemples de situations où nous avons fait mieux. Il a lui-même constaté que la plupart des amendements émanaient de son parti. Si nous avions une attitude négative, si nous étions des esprits bornés, je l'assure qu'on n'aurait jamais adopté 78 amendements, dont 27 émanaient de son parti. Nous voulons poursuivre, en toute bonne foi, l'étude du projet de loi, mais je n'accepte pas qu'on me dise, monsieur le président, que les députés de ce côté-ci de la table n'ont pas une bonne attitude ou qu'ils ont l'esprit borné.

M. Mayer: Je voudrais demander, monsieur le président . . .

M. Flis: Nous sommes en train de le polir; lorsque certains amendements auront été apportés, ce sera un projet de loi formidable. Nous avons accepté les amendements qui, à notre avis, amélioreraient le projet de loi; quant à ceux qui n'apporteraient aucune amélioration ou qui iraient à l'encontre de l'esprit du projet de loi, nous les avons rejetés.

Merci, Monsieur le président.

Le président: monsieur Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

Moi non plus, je ne peux pas accepter que mon collègue dise que nous étudions mal ce projet de loi. Bien sûr, nous avons eu beaucoup de commentaires depuis que nous avons commencé l'étude de ce projet de loi, même au mois de juin et au mois de juillet.

• 1630

Il est évident qu'il y a eu beaucoup de division concernant la méthode de paiement. Cela, c'est un point central de ce projet de loi. Beaucoup de gens, et je me rappelle le témoignage des *wheat pools*, ont parlé de cette situation; ils disaient que c'était un problème de transport, qu'il fallait s'occuper d'abord du problème des transports. Mon collègue de Portage—Marquette dit que de ce côté-ci du Comité, nous n'avons pas de députés qui viennent de plus loin que la région de Saint-Boniface et Winnipeg en parlant de mon collègue M. Bockstael. Le fait que nous n'ayons pas de députés de ce coin-là ne veut pas dire que nous ne comprenons pas les problèmes de l'Ouest canadien ou encore ceux de la Colombie-Britannique. Je me rappelle fort bien le témoignage des *wheat pools* qui nous disaient: Eh bien, il s'agit d'un problème de transport et non pas d'une subvention à l'agriculture.

Nous voulons, de ce côté-ci, régler ce problème du transport par une mesure de transport, c'est-à-dire un paiement aux chemins de fer, pour faire en sorte que le système de transport ferroviaire soit plus efficace au Canada. En Colombie-Britannique, des intervenants nous ont dit que, pour eux, la pire chose que nous pourrions faire, ce serait de ne rien faire. C'est pourquoi j'ai été fort surpris, il y a quelques jours, de la prise de position de mes collègues d'en face. On nous dit: *Keep the Crow*, c'est-à-dire de laisser la situation tel quel.

On étudie l'article 55 et on parle de la question de l'efficacité. J'aimerais ramener le Comité aux audiences du 27 juillet 1983, alors que nous avons entendu les gens du C.N. et du C.P. nous parler de l'efficacité du système de chemins de fer. Considérant la façon dont le projet de loi propose de faire ces paiements aux chemins de fer, selon les gens des deux compagnies principales en matière de transport, qu'est-ce qui arriverait de ce projet de loi? Je vais citer M. Burbidge, comme je l'ai cité à plusieurs reprises dans l'Ouest et même à Québec lorsque nous y sommes allés. À la page 78 du fascicule 106, il disait ceci:

C'est donc dire que par suite de ce projet de loi, les compagnies de chemins de fer se feront concurrence pour diminuer leurs coûts, pour arriver à une plus grande efficacité, pour faire les investissements indispensables à une diminution des coûts, en vue d'obtenir une contribution plus importante au regard de leurs frais fixes.

Cette concurrence entre les deux compagnies de chemins de fer représente, à mon avis, l'élément essentiel de ce projet de loi. Cela va fonctionner. Les deux compagnies chercheront à diminuer leurs coûts pour recevoir une contribution plus importante.

Monsieur le président, concernant la méthode de paiement, il y a l'article 55 sur lequel nous allons voter, mais il y a aussi une autre chose très importante: nous avons l'intention, à l'étape du rapport ou encore en troisième lecture—plus

[Translation]

I cannot accept either that my colleague said that we were not giving proper consideration to the bill. We have, of course, heard a great deal of comment since we began consideration of the bill, even in June and July.

There has naturally been a great deal of division concerning the method of payment. That is a central element of the bill. Many people, and I remember the wheat pools' testimony, have talked about the situation; they said that it is a transportation problem and that we should deal with the transport problem first. My colleague from Portage—Marquette said that on this side of the committee, we have no members from beyond the St. Boniface and Winnipeg region; he was referring to my colleague Mr. Bockstael. The fact that we have no members from that part of the country does not mean that we do not understand the west's or British Columbia's problems. I remember very clearly what the witnesses from the wheat pools told us: it is a transport problem and not an agricultural subsidies problem.

We, on this side, want to solve the transport problem with a transport measure in the form of a payment to the railways in order to make the rail transport system in Canada more efficient. In British Columbia, witnesses told us that, for them, the worst thing we could do would be to do nothing. That is why I was very surprised, a few days ago, at the position taken by my colleagues opposite. We are being told to keep the Crow, to leave the situation as it is.

We are dealing with Clause 55 and we are talking about efficiency. I would like to refer the committee to our July 27, 1983 hearings, when witnesses from CN and CP talked about the efficiency of the rail system. Considering the method by which the bill proposes that payments will be made to the railways, what do the people from the two major transportation companies think would happen if the bill were enacted? I will quote Mr. Burbidge, as I quoted him several times in the west and even in Quebec City when we went there. On page 78 of issue 106, he says:

So what that means is that the railways, under this bill, are going to be in competition to achieve lower costs, to get their operations more efficient, to make the investments that are necessary to lower costs, in order to achieve a higher contribution towards their constant costs.

That competitive dynamic between the two railways, I think, is the most important factor that is inherent in this bill. It will work. Both railways will be working to reduce their costs in order to improve their contribution.

Insofar as the method of payment is concerned, Mr. Chairman, there is Clause 55 which we are going to vote on, but there is also another very important thing: We intend, at the report stage or on third reading—and I think that it will be

[Texte]

précisément, je pense bien que ce sera à l'étape du rapport—de présenter une motion à l'article 59, soit après la ligne 29 à la page 32. Cela concerne la constitution du Comité au premier avril 1984 et l'étude des questions afférentes au mode de versement à l'égard du transport du grain; ce Comité devra, au plus tard le 31 mars, présenter au ministre un rapport contenant ses recommandations sur le mode de versement visé au paragraphe de l'article.

Nous avons entendu les gens de l'Ouest et nous avons pu constater, lorsque nous les avons rencontrés, qu'il n'y avait peut-être pas unanimité dans l'Ouest quant à la méthode de paiement.

• 1635

Les *wheat pools* nous disaient qu'ils représentaient un nombre incalculable de fermiers; deux ou trois autres organisations nous ont dit qu'elles représentaient, elles aussi, de nombreux fermiers. Donc, dans l'Ouest, il n'y avait pas unanimité sur la question de la méthode de paiement. Nous avons l'intention d'étudier l'impact social et économique de cette situation par le Comité que nous constituerons avant le premier avril 1984. Je pense que les gens de l'Ouest pourront dire que nous comprenons qu'il peut y avoir des problèmes. Bien sûr, on nous a exposé toute la question émotionnelle: si on adoptait cette méthode de paiement, certains agriculteurs perdraient leurs fermes, car ils ne pourraient pas payer davantage; il faut donc s'en tenir à la situation actuelle. On nous disait aussi que si on adoptait cette méthode de paiement, cela poserait des problèmes. Eh bien, je crois que lorsque le Comité sera constitué, on verra quel est l'impact social et économique.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, monsieur le président, puisqu'il s'agit d'un problème de transport, réglons les choses au niveau des transporteurs et voyons, avec notre Comité, quel sera l'impact social et économique.

On nous a dit qu'il y avait des distortions dans l'Ouest canadien. Est-ce qu'il y aurait lieu, au niveau du ministère de l'Agriculture, d'envisager de prendre des mesures quelconques? C'est ce que nous verrons avec le ministre de l'Agriculture. Mais à ce stade-ci, avec le projet de loi qui est un projet de loi sur le transport, réglons le problème avec les transporteurs et faisons en sorte que le système de transport soit efficace.

C'est pour cette raison que j'appuie entièrement l'article 55, monsieur le président. Merci.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I think as far as we have gone, Clause 55 has some aspects of it that are useful to this kind of a bill, if there is any usefulness in such a bill. It does provide a great deal of clout to the minister and to the Canadian Transport Commission to force compliance with some of the improvements that the Canadian Transport Commission and the government see as being necessary to bring about an adequate and efficient railway system.

Pardon me, we have an amendment there. Thanks to the 51st amendment introduced by the Conservatives, we have not

[Traduction]

at the report stage—to table a motion on Clause 59, after line 31 on page 32. It provides for the setting up of a committee on April 1, 1984 and the review of questions related to the method by which grain transport payments are made; this committee will be required, by March 31, to submit a report to the minister containing recommendations on the method of payment provided for in this subclause.

And we saw, when we met with them, that there may not be unanimity in the west with respect to the method of payment.

The wheat pools told us that they represented an incalculable number of farmers; two or three other organizations told us that they too represented a large number of farmers. So, in the west, there was no unanimity on the question of the method of payment. We intend to study the social and economic impact of this situation through a committee we will set up by April 1, 1984. I think that westerners will be able to say that we understand that there may be problems. Of course, the emotional issue was laid out before us: if we implement this method of payment, some farmers will lose their farms because they will not be able to pay any higher rates; so we should stick with the status quo. We were also told that if we implemented this method of payment, there would be problems. I think that when the committee is set up, we will see what the social and economic impact will be.

As I said at the beginning of my intervention, Mr. Chairman, since this is a transportation problem, we should deal with it at the level of the transport company and have the committee look at the social and economic impact.

We were told that there were distortions in the west. Should the Department of Agriculture consider taking some sort of action? We will look at that with the minister of Agriculture. But at this stage, we are dealing with a piece of transport legislation and we should solve the problem with the transport companies and make the transport system more efficient.

That is why, Mr. Chairman, I fully support clause 55. Thank you.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je crois que certains éléments de l'article 55 sont utiles au projet de loi, si l'on admet l'utilité du projet de loi lui-même. Il donne, au ministre et à la Commission canadienne des transports, l'autorité dont ils ont besoin pour imposer les améliorations qu'ils jugent nécessaires pour rendre adéquat et efficace le réseau de transport ferroviaire.

Excusez-moi, mais nous avons un amendement à proposer. Grâce au 51^e amendement proposé par les Conservateurs, nous

[Text]

only an adequate and efficient railway transportation system but a reliable one, too. I only point that out to show the importance of many of the 51 amendments that have been introduced. They are adding a great deal to the count on the bill, at least.

The problems that exist in some corners of prairie Canada that attempts were made to correct . . . namely the Peace River block . . . have not been properly addressed with the clause as it now exists. We will attempt to make some room for flexibility to allow future Ministers of Transport to have the flexibility to be able to work out some sort of pragmatic agreement with the British Columbia Railway.

The problem in that area, Mr. Chairman, is not so much that there is a disproportionate falling of rates between the two railways, or producers on two different lines; it is simply that they are a long way removed from the rest of the prairie grain area and have to pay approximately 28¢ to 30¢ per hundredweight versus somewhere in the area of 20¢ a hundredweight in the southern part of Alberta, for instance.

• 1640

While they went into that district knowing those differences existed, they did not realize and did not know when they located there that as the rate increased 5 times or 12 times, depending on the end of which decade you are talking about, the difference would be exaggerated considerably.

For instance, by the end of this decade, by 1989-1990, instead of just a difference of 10¢ a hundredweight compared to their neighbours in southern Alberta, these people will be looking at just over 50¢ per hundredweight, which relates to 25¢ a bushel for barley that their barley is worth less than it would be had it been grown in southern Alberta. When you get to 12 times that relationship, it is exaggerated even more. So you are getting up to the area of 60¢ a bushel less than the barley in southern Alberta. While they can accept the differences that are there now because they are distance-related, they have some difficulty in seeing how they are going to be able to continue to be a viable part of Canadian agriculture as the balance of the program gets put into effect.

The concern goes even beyond cost, Mr. Chairman. I think it also affects the possibilities for expansion in that region, because the railways are not projecting any expansion into . . . One of the last few areas in our country where agricultural lands could be expanded is the Peace River district, and those areas will not be expanded as long as there will have to be a 60- to 80-mile haul with trucks—or even beyond that. Those agricultural lands will not be developed as long as trucks from the farm to a railway point 60 to 80 or sometimes even as much as 100 miles away are required before they can ship the grain out and find a market for it. Once they do reach that railway point they are faced with the highest railway costs of any group of farmers in western Canada.

[Translation]

avons un réseau de transport ferroviaire qui est non seulement adéquat et efficace, mais aussi fiable. Et si je le porte à votre attention, c'est pour souligner l'importance d'un grand nombre des 51 amendements qui ont été déposés. Cela fait un total impressionnant.

Dans sa forme actuelle, l'article ne résout pas les problèmes qui existent dans certains coins des Prairies, notamment la région de Peace River, et qu'on a tenté de rectifier. Nous voulons assurer une certaine souplesse et faire en sorte que les futurs ministres des Transports puissent, s'ils le veulent, conclure une entente avec la *British Columbia Railway*.

Le problème, monsieur le président, ce n'est pas qu'il y a une différence entre le tarif imposé par les deux compagnies de chemin de fer ou que le tarif varie d'une ligne à l'autre; le problème est simplement que cette région est très loin des autres régions agricoles des Prairies et que les producteurs, au lieu de payer 20c. les 100 livres, comme on fait dans le sud de l'Alberta, doivent payer entre 28c. et 30c.

Lorsqu'ils se sont installés dans cette région, ils étaient au courant de cette différence, mais ils ne s'étaient pas imaginé que le taux augmenterait de 500 p. 100 ou de 1,200 p. 100, selon la décennie qui vous intéresse.

Par exemple, d'ici la fin de cette décennie, en 1989-1990, la différence entre cette région et ses voisins du sud de l'Alberta ne sera plus que 10c. les 100 livres mais bien de 50c. les 100 livres ce qui revient à 25c. le boisseau dans le cas de l'orge. C'est donc dire que leur orge vaut moins que celui qui est récolté dans le sud de l'Alberta. Et quand on parle d'un facteur de 12, le cas est encore plus grave. On peut arriver jusqu'à une différence de 60c. le boisseau de moins que pour l'orge qui est récolté dans le sud de l'Alberta. Même s'ils finissent par accepter les différences qui existent à l'heure actuelle parce qu'elles sont attribuables à la distance, ils ont beaucoup de difficulté à concevoir comment ils pourront continuer à être un secteur rentable de l'industrie agricole du Canada quand le reste du programme sera mis en vigueur.

Mais nos préoccupations vont au-delà des coûts, monsieur le président. Les possibilités d'expansion de cette région sont également affectées parce que les compagnies de chemins de fer ne projettent pas de développer . . . L'une des dernières régions qu'il serait possible de développer sur le plan agricole est le district de Peace River. Mais ces régions ne seront jamais développées tant qu'il faudra transporter les produits par camions sur une distance de 60 à 80 milles et même plus. Ces terres agricoles ne seront pas développées tant qu'il faudra transporter le grain par camions de l'exploitation agricole à une gare de chemins de fer située à 60, 80 ou même 100 milles plus loin pour expédier le grain et trouver un marché. Une fois arrivés à la gare, les producteurs font face à des coûts de transport par chemins de fer supérieurs au taux que paient les autres agriculteurs de l'ouest du Canada.

[Texte]

As far as the existing comparison of rates between BCR and CNR, at the moment producers are not at a disadvantage dealing with BCR.

An hon. Member: They will be.

Mr. Althouse: But we are suggesting that there is a need for the bill to provide flexibility in the event that BCR does in fact decide to set rates that do not compete with the CN rate at Dawson Creek. As an example, now the rate from Buick, Dawson Creek, and Fort St. John, which are all points on the BCR, works out at the elevator to about 30¢ per hundred-weight. Approximately 3¢ to 4¢ of that are switching and bridge crossing charges in southern British Columbia. But the cost at the elevator compares very favourably with the 30¢ that CNR charges at the Crow distance-related rate at Dawson Creek.

So at the moment there is no big problem. But there is a problem from the point of view of the area, in that expansion is limited because there is no mechanism there for negotiations of rates, negotiations to extend the lines into the new agricultural areas. There is no flexibility there for agreements between the federal transport department and BCR should BCR fall off their current mode of trying to meet the competition from CNR.

So I think I wanted to reinforce and reiterate that, because the chairman had indicated that we should introduce some of these topics for further debate at report stage. I would hope the members would give consideration to some of the proposals that had been put forward here, so that when report stage comes they will have had time to do the research on it and will give support to the flexibility that was proposed in the last amendment we had under our motion number 58.

The Chairman: I think that is a good note on which to . . .

Mr. Mayer: Call the question.

• 1645

The Chairman: Mr. Mayer, if we start, we are going to go all around the circle again. I thought I gave you a fair amount of time to sum up your views on this clause. With all due respect, I think it is time we put the question.

Mr. Mayer: On a point of order, Mr. Chairman. I would like to set the record straight, if I could, and just point out that when the government members know they are passing a flawed bill, when they have heard evidence that there are better ways to do it as far as efficiency is concerned, and when the parliamentary secretary himself has pointed out and recognized there is a livestock hurt, and yet they want to proceed with passing a bill that does not address any of the things they are aware of . . .

[Traduction]

Pour ce qui concerne les taux des compagnies de chemins de fer de la Colombie-Britannique et du Canadien National, laissez-moi vous dire que les producteurs qui traitent avec la première ne sont pas désavantagés.

Une voix: Mais ils le seront.

M. Althouse: Nous sommes d'avis qu'il conviendrait d'ajouter un certain degré de souplesse à ce projet de loi dans l'éventualité où la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique décidait d'établir des taux qui ne soient pas concurrentiels avec les taux du CN à Dawson Creek. Par exemple, le taux de Buick, Dawson Creek et Fort St. John sont tous des centres de la B.C.R., s'élève à quelque 30c. par 100 livres à l'élévateur. De ce montant, 3 à 4c. sont attribuables aux frais de transfert et d'aiguillage dans le sud de la Colombie-Britannique. Mais les coûts à l'élévateur ne sont pas plus élevés que les 30c. que demande le C.N. à Dawson Creek, taux du Nid-de-Corbeau lié à la distance.

Donc cela ne pose pas de gros problèmes à l'heure actuelle. Cependant, l'expansion est limitée dans la région car il n'existe aucun mécanisme pour la négociation des taux de la prolongation des lignes vers de nouvelles régions agricoles. Le projet de loi ne prévoit aucune possibilité d'accord entre le ministère fédéral des Transports et la B.C.R. dans l'éventualité où cette société déciderait d'arrêter d'essayer de livrer concurrence au C.N.

Je tenais à le signaler et à le souligner car le président a laissé entendre que nous devrions soulever certaines de ces questions à l'étape du rapport. J'espère que les membres du Comité prendront en considération certaines des recommandations qui ont été faites ici, qu'ils feront les recherches qui s'imposent et qu'ils seront donc prêts à en débattre à l'étape du rapport. J'espère également qu'ils appuieront la nécessité d'ajouter un certain degré de souplesse comme nous l'avons proposé dans le dernier amendement qui figure dans notre motion numéro 58.

Le président: Il me semble que l'on ne peut rien ajouter à cela.

M. Mayer: Le moment est donc venu de mettre la motion aux voix.

Le président: Monsieur Mayer, si nous faisons cela, nous allons recommencer à tourner en rond. Je pense que je vous ai donné suffisamment de temps pour résumer votre point de vue sur cet article. Sauf votre respect, je pense qu'il est le temps de le mettre aux voix.

M. Mayer: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je tiens à ce que les choses soient bien claires et à faire remarquer que lorsque les députés de la majorité savent qu'ils adoptent un projet de loi entaché de vices, alors même qu'ils connaissent de meilleurs moyens de procéder, et que le secrétaire parlementaire lui-même a reconnu les inconvénients pour l'élevage, et qu'ils insistent néanmoins pour adopter un projet de loi qui ne remédie en rien à toutes les . . .

[Text]

The Chairman: Mr. Mayer, that is not a point of order.

Mr. Mayer: —that causes me concern and leads me to say they have closed minds. It is as simple as that.

The Chairman: That is not a point of order.

The question is on Clause 55. Shall it carry?

Mr. Mazankowski: I want a vote on it.

The Chairman: It is a tie vote. I cast my vote in favour.

Clause 55 agreed to.

Mr. Mazankowski: Saved by the chairman. I hope the press takes note of that.

Mr. Mayer: Even though in one other case you said your sentiments were to vote the other way, Mr. Chairman. I find that interesting.

Mr. Mazankowski: It is very interesting.

Mr. Mayer: I think the record will show that.

Mr. Mazankowski: Maybe we should have a recorded vote on that, Mr. Chairman.

The Chairman: All those in favour of the clause? There is a tie, yes.

Mr. Mazankowski: What was that again, Mr. Chairman? I want that recorded.

The Chairman: I think you heard me.

Mr. Mazankowski: Ah, but the recording device did not hear you.

The Chairman: I think it did.

Clause 55 agreed to: yeas, 5; nays, 4.

On Clause 56

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I could make an observation, I think it would be useful for the committee.

I had the privilege of sitting on the special committee that looked at standing orders and procedures, as you did, sir. One of the reasons the government advanced for having six members on the committee is that they did not want to put the committee chairman in the position of having to be partial. I find it interesting that even when the government members obviously can carry the day because they have six members, one of whom is the chairman, and excluding the chairman it would mean there would be five government members as opposed to four opposition members, the government still cannot find enough bodies to get its act together, which forces the committee chairman to vote and be partial.

It was for those precise reasons that the committee make-up . . . We argued vigorously against it at the time; and I still think it is very, very unfair that the committee make-up was made up of six government members, three Official Opposition, and one NDP.

So just for the sake of observation, Mr. Chairman, I find it very interesting that even though the committee was struc-

[Translation]

Le président: Monsieur Mayer, cela n'est pas un rappel au Règlement.

Mr. Mayer: . . . cela m'inquiète et m'oblige à dire qu'ils ont l'esprit fermé. C'est aussi simple que cela.

Le président: Cela n'est pas un rappel au Règlement.

Je mets aux voix l'article 55. L'article est-il adopté?

Mr. Mazankowski: Je demande un vote.

Le président: Les voix sont partagées à égalité. J'ajoute ma voix en faveur de l'article.

L'article 55 est adopté.

Mr. Mazankowski: Sauvé par le président, j'espère que la Presse en prend bonne note.

Mr. Mayer: Eh bien que, dans un autre camp, vous ayez dit que vos opinions allaient dans l'autre sens, monsieur le président. C'est intéressant.

Mr. Mazankowski: C'est très intéressant.

Mr. Mayer: Je pense que cela ressortira du procès-verbal.

Mr. Mazankowski: Peut-être faudra-t-il tenir un vote nominal là-dessus, monsieur le président.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de l'article? Les voix sont partagées à égalité, oui.

Mr. Mazankowski: Que disiez-vous, monsieur le président? Je demande un vote nominal.

Le président: Je crois que vous m'avez entendu.

Mr. Mazankowski: Oui, mais l'appareil enregistreur ne vous a pas entendu.

Le président: Je crois que si.

L'article 55 est adopté par cinq voix contre quatre.

L'article 56.

Mr. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque qui me paraît utile pour le Comité.

J'ai eu le privilège de siéger au Comité spécial qui examinait le règlement et la procédure, à vos côtés, monsieur. L'une des raisons que le gouvernement a fait valoir pour disposer de six membres à ce Comité est qu'il ne souhaitait pas que son président soit obligé de prendre parti. Je trouve intéressant de noter que même lorsque le parti au pouvoir possède la majorité parce que, il a six membres, dont l'un est le président, et même si l'on excluait le président, il aurait quand même cinq membres contre quatre de l'Opposition, le gouvernement ne parvient pas à rassembler suffisamment de monde pour l'emporter ce qui contraint le président du Comité à voter lui-même et à prendre parti.

C'était précisément pour cela que le Comité a été composé de cette façon; nous l'avons combattu vigoureusement à l'époque et je continue à trouver très injuste que le Comité compte six membres de la majorité, trois de l'Opposition officielle et un du NPD.

Il me paraît donc très intéressant de noter, monsieur le président, que les députés de la majorité ont contraint le

[Texte]

tured in such a way as to give the government an obvious advantage and put the chairman in a position of not having to be partial on a matter of this much importance, this committee put the chairman in the position of having to break the reason for having six government members on it in the first place. I find that rather amusing, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not find it particularly amusing, Mr. Mayer. I think your point is well taken, and I see no reason why there should not be sufficient members here to man the committee. However, I also find your remarks a bit ironic, because having been a member of that committee as well as you, I am well aware that you are aware that I am the one who argued most strongly in favour of not putting the chairman in that position.

• 1650

Mr. Mayer: But that was not the position of your House Leader, Mr. Chairman.

The Chairman: I guess I am like the song the old skunk sang when the wind changed: It is all coming back to me now.

I now call Clause 56.(1).

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like to ask Mr. Kroeger some questions arising out of the submissions of the Government of Saskatchewan, the Government of Alberta, and I believe Unifarm.

The Government of Saskatchewan takes the position that CN should only be paid for expenses that are verified by the CTC; in other words, the payment should not be an annualized adjustment but should really be payments made upon expenses that are actually verified by the CTC. I think the Government of Alberta basically said the same thing. They said that CN should first demonstrate that for all grain transported they will not be adequately compensated, and then demonstrate the need for the additional compensation, taking into account the factors affecting those costs and not just additional mileage.

The way the clause is set up, is one to assume that the CTC would in fact be verifying those additional expenses?

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Yes, sir. There has been a certain amount of costing work already done on these questions. Clause 56.(1) specifies that the amount has to be determined by the commission.

The cost of transporting grain the extra 193 miles to Prince Rupert and equalizing on Vancouver will change in some degree each year, but not in a degree that would be very hard to calculate. One cannot, I think, ask the CTC to do a kind of top-to-bottom review of railway costs every year, so they would strike a figure and no doubt would be able to refine that in subsequent years. Their fundamental costing reviews would of course go over those questions rather more thoroughly.

[Traduction]

président à prendre parti et à aller directement à l'encontre du raisonnement qui justifiait la présence de six membres de la majorité dans ce Comité au départ. Je trouve cela assez amusant, monsieur le président.

Le président: Je ne vois rien là de très amusant, monsieur Mayer. Je prends bonne note de votre remarque et je ne vois aucune raison pour laquelle un nombre suffisant de membres de la majorité n'est pas présent à ce Comité. Cependant, je vois une certaine ironie à vos remarques car j'ai siégé également à ce Comité et je sais aussi bien que vous que j'ai été un de ceux qui ont parlé le plus en faveur d'une composition qui éviterait de mettre le président dans cette situation.

M. Mayer: Mais ce n'était pas la position de votre leader en Chambre, monsieur le président.

Le président: Je crois que je suis dans la situation de la mouffette qui chantait, lorsque le vent a eu tourné: tout me revient maintenant.

Nous passons au paragraphe 56.(1).

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais poser quelques questions à M. Kroeger concernant les interventions du gouvernement de la Saskatchewan, du gouvernement de l'Alberta et, je crois, d'Unifarm.

La position du gouvernement de la Saskatchewan est que le CN ne devrait toucher de versement que pour les frais vérifiés par la CCT, autrement dit, le versement ne devrait pas être un rajustement sur une base annuelle mais devrait correspondre à des dépenses certifiées, vérifiées par la CCT. Je crois que le gouvernement de l'Alberta a dit à peu près la même chose. Il a dit que le CN devrait d'abord prouver qu'il ne touche pas une rémunération adéquate pour tout le grain transporté et prouver ensuite son besoin d'une rémunération supplémentaire tenant compte de tous les facteurs qui affectent ces frais d'exploitation et non pas seulement du millage supplémentaire.

Est-ce que ce paragraphe suppose que la CCT vérifiera effectivement ces frais supplémentaires?

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministre d'État de l'Expansion économique): Oui, monsieur. Certains calculs de coûts ont déjà été effectués et le paragraphe 56.(1) stipule que ce montant doit être déterminé par la Commission.

Le coût du transport des céréales sur les 193 milles supplémentaires jusqu'à Prince Rupert et l'égalisation sur la base de Vancouver fluctuera chaque année mais cette fluctuation sera facile à calculer. On ne peut pas demander, je crois, à la CCT de faire une vérification complète chaque année de tous les frais d'exploitation de la compagnie, si bien qu'elle commencera par arrêter un premier chiffre qui sera ensuite ajusté les années suivantes. Les analyses de coûts complètes iront bien sûr plus dans le détail des choses.

[Text]

It seems to me that the bill as drafted largely meets the kinds of concerns expressed by Alberta and Saskatchewan.

Mr. Mazankowski: Mr. Thompson, would that be your impression as well? I know what Alberta and Saskatchewan are driving at. My impression was that there was a CTC check and balance on it. I am just wondering whether their fears are founded or unfounded, or rather their concerns—not really fears, but concerns or expressions.

Mr. K. Thompson (Legal Counsel to the Committee): From my reading of Clause 56, it seems to me that the commission has been given the necessary judgment and discretion to look at all aspects of that pretty carefully. If one accepts the CN adjustment as a concept, then its management regulation, I would think, is adequately provided for here.

Mr. Mazankowski: Okay. And Mr. Kroeger, would that automatically take into account any efficiencies that may accrue to the CN for the fact that when it is finished they may have better turnaround time and better facilities in Ridley than in the Port of Vancouver? So the benefits of going into Prince Rupert would be offset against the additional mileage. That is to be a given, I understand.

• 1655

Mr. Kroeger: Yes, sir. It will be a netting of pluses and minuses in the costing of the various factors that are identified in the bill, leading to a net sum for the CN adjustment in any given year.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might just bootleg a question, which really goes back to Clause 56.(1), it would perhaps give me a better view of the whole thing.

The Chairman: We are on Clause 56.(1).

Mr. Mazankowski: Yes, it goes beyond Clause 56.(1). In Clause 56.(3) the commission will take into consideration other factors than those referred to in (1) and (2) and direct the commission to take those factors into account for the purpose of determining the CN adjustment.

Those factors, I understand, would be to mean either increases in costs or reductions in costs. Okay? No problem there.

Then if you go to subclause (5), it is pointed out that:

(5). For the purpose of determining the additional amounts referred to in subsection (2), the Commission may take into account, in addition to distance, any factor that in its opinion may be relevant.

In subclause (3) we are taking into consideration factors that might either reduce or increase the cost. In subclause (5) we have another provision there that will only take into consideration those factors that will provide for an addition to the adjustment. Why do you need both of them?

I mean, is subclause (3) not satisfactory or sufficient to give the commission the kind of latitude to determine what the true cost would be? Why do you need in the one case the option of

[Translation]

Il me semble que ce texte satisfait largement aux préoccupations exprimées par l'Alberta et la Saskatchewan.

M. Mazankowski: Est-ce également votre impression, monsieur Thompson? Je sais à quoi veulent en venir l'Alberta et la Saskatchewan. Mon interprétation était que la CCT avait un pouvoir de vérification suffisant mais je me demande si ce texte répond bien aux inquiétudes des provinces.

M. K. Thompson (conseiller juridique du Comité): D'après mon interprétation de l'article 56, la commission dispose de pouvoirs suffisants pour vérifier très soigneusement tous ces aspects. Si l'on accepte la notion de l'ajustement du CN, alors l'aspect administratif me paraît adéquatement couvert.

M. Mazankowski: Bien. Monsieur Kroeger, est-ce que cela tiendrait compte automatiquement des économies que le CN réaliserait du fait que, une fois tous les travaux terminés, le CN disposera de meilleures installations à Ridley que dans le port de Vancouver et donc d'un meilleur taux de rotation du matériel? Si bien que les avantages d'aller à Prince Rupert seraient déduits de l'excédent de distance, si je comprends bien.

M. Kroeger: Oui. On fera à la somme des avantages et des inconvénients dans la formule de calcul, ce qui donnera un montant net d'indemnité à verser au CN chaque année.

M. Mazankowski: Je pourrais me faire une meilleure idée de la situation si je pouvais poser une question concernant la paragraphe 56.(1).

Le président: Nous en sommes précisément au paragraphe 56.(1).

M. Mazankowski: Oui, mais cela va un peu plus loin. Au paragraphe (3), la Commission prend en considération d'autres facteurs que ceux prévus aux paragraphes (1) et (2) aux fins du calcul de l'indemnité CN.

J'imagine que ces facteurs pourront être soit des hausses, soit des réductions de frais d'exploitation. D'accord? Pas de problème.

Ensuite, si vous passez au paragraphe (5), il y est dit:

(5). La Commission peut, pour la détermination des montants supplémentaires visés au paragraphe (2), tenir compte, en plus de la distance, des données de coûts qu'elle estime indiqués.

Au paragraphe (3) nous tenons compte de facteurs qui soit augmentent, soit réduisent le coût. Au paragraphe (5) nous avons une autre disposition qui ne permet de tenir compte que des facteurs qui entraînent un supplément d'indemnité. Pourquoi cette distinction?

J'entends par là, est-ce que le paragraphe (3) ne suffit pas à donner à la Commission les pouvoirs nécessaires pour calculer le coût véritable? Pourquoi faut-il dans un cas l'option de tenir

[Texte]

considering both increases and decreases while in the other case where you are looking at an additional cost you can take any factor into account that will increase the costs?

I find that somewhat contradictory, and I, quite frankly, do not see why we should have subclause (5); and if my interpretation of it is correct, Mr. Chairman, I may very well be moving an amendment, but I would like an explanation from the officials.

Mr. Kroeger: The intent of subclause (3) is to enable the CTC to take account of changes such as changes to the carrying capacity of CN's lines and some of its branch lines. I mentioned, I think yesterday, that at the moment CN has such light-weight rail on some of its branch lines they cannot load a hopper car fully. Those rails are being replaced under the rehabilitation program and eventually CN will be able to carry heavier loads than CP. So that is a factor that is going to change, and subclause (3) is intended to allow those sorts of changes to be picked up.

As I recall the discussions in the legislative task force that gave rise to subclause (5), they . . . First of all, let me point out that subclause (5) says:

. . . the Commission may take into account, in addition to distance, any factor that in its opinion may be relevant.

Obviously, to equalize on Prince Rupert involves an additional cost. The question is how big should it be.

Mr. Mazankowski: Yes, but there are some advantages going to Prince Rupert as well.

Mr. Kroeger: Yes, although it is hard to imagine they would be enough to cancel out the costs of carrying grain . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I am not suggesting they should cancel out, I am suggesting they should be counterbalanced.

Mr. Kroeger: And they would be.

Mr. Mazankowski: Not according to subclause (5), not on the basis of my interpretation.

Mr. Kroeger: Subclause (5) refers back to subclause (2), which talks about equalization of Prince Rupert and Vancouver, so truly there is going to be an additional cost involved there in carrying the grain the extra distance.

• 1700

Mr. Mazankowski: I guess my bottom-line question is, Mr. Kroeger, do we need subclause (5)? I am not sure what useful purpose it provides.

Mr. Kroeger: The other part of subclause (2) raised that rather odd equalization of Calgary rates on Edmonton, then, to offset the CP windfall, you take some money off and give it to CN. My recollection is that CP pointed out that it was not fair just to compare the distance from Edmonton to Vancouver and the distance from Calgary to Vancouver and say that on a straight distance basis that was a windfall, because CP had higher grades, steeper grades, to handle. The current CP grades are about 2.5%, the CN grades never exceed 1%, so CP

[Traduction]

compte soit des hausses, soit des diminutions de coûts alors que dans l'autre cas vous ne pouvez tenir compte que des hausses de coûts?

Cela me paraît quelque peu contradictoire et très franchement je ne vois pas l'utilité de ce paragraphe (5); si mon interprétation est juste, monsieur le président, il se pourrait bien que je présente un amendement mais j'aimerais tout d'abord l'explication des fonctionnaires.

M. Kroeger: L'objectif du paragraphe (3) est de permettre à la CCT de tenir compte des changements intervenus, tels que la capacité d'accueil des voies du CN et de certains de ses embranchements. J'ai mentionné hier, je crois, que certaines voies du CN sont si légères qu'elles ne peuvent recevoir que des wagons à demi remplis. Ces rails sont en cours de remplacement dans le cadre du programme de remise en état si bien que le CN sera en mesure d'y faire passer des convois beaucoup plus lourds que le CP. Ce sera donc un facteur nouveau et le paragraphe (3) vise à faire entrer ce genre de facteur dans la formule.

Si je me souviens bien des travaux du groupe de travail législatif qui a rédigé le paragraphe (5), il . . . Tout d'abord, permettez-moi de faire remarquer que l'article (5) dit:

. . . la commission peut . . . tenir compte, en plus de la distance, des données de coûts qu'elle estime indiqués.

De toute évidence, d'aller à Prince Rupert entraîne certains coûts supplémentaires. La question est de savoir combien.

M. Mazankowski: Oui, mais il y a également des avantages à y aller.

M. Kroeger: Oui, mais il est difficile d'imaginer qu'il suffise à annuler le coût supplémentaire du transport jusque . . .

M. Mazankowski: Non, je ne dis pas qu'il les annule mais je dis qu'il faut en tenir compte.

M. Kroeger: Et on en tiendra compte.

M. Mazankowski: Mais pas dans le paragraphe (5), selon mon interprétation.

M. Kroeger: Le paragraphe (5) renvoie au paragraphe (2) qui traite de l'égalisation de Prince Rupert et de Vancouver si bien que le transport du grain sur la distance supplémentaire entraîne effectivement un coût supplémentaire.

M. Mazankowski: Au bout du compte, monsieur Kroeger, ce paragraphe (5) est-il bien nécessaire? Je ne vois pas très bien à quoi il sert.

M. Kroeger: L'autre partie du paragraphe (2) fait introduire le facteur de péréquation plutôt curieux de Calgary sur Edmonton si bien que pour compenser à l'avantage du CP, on lui enlève certains montants que l'on reverse au CN. Je crois me souvenir que le CP avait fait valoir qu'il n'était pas juste de comparer uniquement la distance entre Edmonton et Vancouver et la distance entre Calgary et Vancouver et que cela constituait un avantage pour CP car son réseau comporte des pentes plus fortes. Les pentes CP actuelles sont d'environ 2.5 p. 100 alors que celles du CN ne dépassent jamais 1 p. 100

[Text]

felt they could make a case that the adjustment was too big because of this kind of factor.

I think that was one of the things that went into the development of subclause (5). We could not settle that kind of question in the legislative task force, it was essentially a technical costing issue, so we wrote in subclause (5) to allow the CTC to take a look at that and also to take a look at the situation that might exist when CP puts its tunnel in place, when the maximum grade will no longer be 2.5% but I think will be rather closer to the 1% that CN has. So you have continuously shifting balances of factors as between the costs of the two railways and, although I would not argue that subclause (5) addresses a major issue, it seemed relevant enough to make some provision for it in the bill.

Mr. Mazankowski: Could I ask Mr. Thompson whether, in his view, subclause (5) is necessary? Are the objectives of this particular subclause not really achieved within the aegis of subclause (3)?

Mr. Thompson: I think, first of all, subclause (5) is confined, whatever its effect is, to subclause (2), so it would seem to me somewhat neater, perhaps, if the drafters in dealing with subclause (2) had put into subclause (2) the powers they believed were necessary for the commission to do its task within subclause (2). I think the inclusion of subclause (5) at a point somewhat remote from subclause (2) creates a bit of confusion, it sort of sticks out a bit like an afterthought. I am not setting myself up as competent to say whether this kind of discretion is necessary or not, the officials say they think it is, but if it is, from the point of view of neatness I think the powers to the commission should be confined, with reference to subclause (2), to subclause (2).

Mr. Mazankowski: The statement "any factor that in its opinion may be relevant" is pretty all-encompassing. Could you give the committee some idea as to what you would interpret that to mean?

Mr. Thompson: No, I really cannot. I think what is anticipated here is that over the course of many future years there may be unusual circumstances arise which are now incapable of prediction. I think it is fair to say, in passing, that when there is any sort of conflict between the two railways, CN and CP, they look rather jealously at each other's take in this whole thing and they insist on a higher degree of specificity than the average man might ask for. What you see here, of course, is a kind of nervousness that at some point five years from now, or ten years from now, there is going to be some factor that, if applied, might have the result of increasing the revenue, or whatever. I do not know, but I would speculate that this additional assurance was put in to comfort the anxiety of some railway spokesman. That is my speculation.

• 1705

I do not think it is possible at this time really to identify anything it might be aimed at. It is a safety clause.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I think Mr. Thompson's description is pretty accurate, Mr. Chairman. What we are talking about, of

[Translation]

et CP affirmait donc que l'indemnité à ce titre était trop élevée.

C'est là une des considérations qui a motivé l'insertion du paragraphe (5). Nous ne parvenons pas à régler la question au sein du groupe de rédaction, il s'agissait là essentiellement d'une question de calcul technique et c'est pourquoi nous avons ajouté le paragraphe (5) pour permettre à la CCT d'en tenir compte également, d'autant plus que CP aura bientôt son tunnel d'où il résultera que sa pente maximale ne sera plus 2.5 p. 100 mais plutôt 1 p. 100 comme le CN. Les coûts respectifs des deux compagnies varient donc indéfiniment et, bien que le paragraphe (5) ne porte pas sur une question d'importance majeure, elles m'apparaissent évidemment importantes pour qu'on lui réserve une mention dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Pourrais-je demander à M. Thompson si, à son avis, le paragraphe (5) est nécessaire? Est-ce que le paragraphe (3) ne dit pas déjà la même chose?

M. Thompson: Tout d'abord, le champ d'application du paragraphe (5) est limité au champ du paragraphe (2) et il m'aurait donc paru préférable d'inclure au paragraphe (2) les pouvoirs nécessaires à l'application du paragraphe (2). Il me semble que l'insertion du paragraphe (5) a une place assez éloignée du paragraphe (2), introduit une certaine confusion, on croirait y voir là une rectification d'un oubli. Je ne prétends pas avoir la compétence voulue pour trancher si ce genre de latitude est nécessaire ou non, les fonctionnaires pensent que oui et si c'est le cas, à mon sens, il aurait mieux valu définir ces pouvoirs à l'intérieur du paragraphe (2).

M. Mazankowski: La phrase: «les données de coût qu'elle estime indiquées» me paraît très vague. Quelle en serait votre interprétation?

M. Thompson: Non, je ne peux pas. Je pense que l'on cherche ici à couvrir le cas des circonstances inhabituelles qui pourraient survenir loin dans l'avenir et qu'il serait impossible de prévoir aujourd'hui. Je pense qu'il est juste de dire que les deux compagnies ferroviaires, CN et CP, se jalourent beaucoup dans toute cette affaire et insistent sur une très grande spécificité dans tous ces calculs. Elles craignent peut-être que, dans cinq ans ou dans 10 ans, n'intervienne un facteur qui pourrait entraîner un accroissement des revenus de l'autre ou quelque chose de ce genre. Je ne sais pas mais j'ai l'impression que cette assurance supplémentaire qui est donnée ici vise à calmer les angoisses de l'un ou l'autre des porte-parole des compagnies.

Je ne pense pas qu'on peut déterminer l'objectif de cette clause. C'est une clause de sécurité.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je pense que la descriptions de M. Thompson est assez juste, monsieur le président. L'article 56 vise la

[Texte]

course, in Clause 56 is the formula for dividing overall revenues as between CN and CP. Each railway has extremely knowledgeable people. Each railway is conscious of a number of possible contingencies and factors that could come up. Both wanted to make sure there are as many safeguards built in as possible. Since what the clause deals with is indeed the sharing of revenues between them, there seemed to be no good reason not to be quite specific in this.

On Mr. Thompson's other point, about why we did not put the whole thing in Clause 2, I think the answer is probably that Clause 2 is already hard enough to read, and if we were to run in another subordinate clause . . .

Mr. Mazankowski: It would be consistent with the bill, then.

Mr. Kroeger: —it would have become almost unintelligible.

On Mr. Mazankowski's question about what other factors are there, I would point out that Clause 56.(2) says the commission is supposed to take account of costs, additional amounts that are required "by reason of the greater distance", and (5) says things other than distance. What might they be? Well, I referred to, at the moment, the difference in gradients, and then the possible changes in those differences in gradients as an example. No doubt people from the railways who are more knowledgeable than I could think of others if they were given an opportunity.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think all members of this committee have been struck by the anticipatory motives of the railways. They are pretty unique in that regard. I think it also goes without saying that this bill seems to provide maximum flexibility for the railways in anticipation of all those unknowns that may crop up 5, 10, or 20 years down the road. But by the same token, this bill and this committee choose to put the producers in a straight-jacket.

The Chairman: On Clause 56.(4), I have notice of an amendment. Mr. Dubois.

Mr. Dubois: I have an amendment, Mr. Chairman, on that. I think everybody has received this amendment. It is in both languages and is from the package we have on all . . .

Mr. Mazankowski: Is that one that is in order?

The Chairman: Right.

Mr. Dubois: You have some that are not in order, on your side?

Une voix: On va demander au président.

M. Dubois: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 56.(4) du projet de loi C-155 soit modifié par substitution aux lignes 2 et 3, page 31, de ce qui suit:

. . . (3), l'indemnité CN pour la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984 est de 8.2 millions de dollars.

C'est 8.2 millions de dollars et non 14 millions de dollars. C'est dû au fait que des avances de fonds ont déjà été faites pour la période agricole 1983, tel qu'on l'a dit avant la présentation de ce projet de loi. Je pense que M. Kroeger., ou M. Lefebvre, pourrait faire des commentaires supplémentaires.

[Traduction]

répartition des revenus entre le CN et le CP. Chaque compagnie est consciente des facteurs et des éventualités qui peuvent entrer en jeu. Chacune voulait toutes les sauvegardes possibles. Puisque l'article traite de la répartition des revenus entre elles, on peut être très précis.

En ce qui concerne l'autre question de M. Thompson, c'est-à-dire d'ajouter cet article à l'article 2, je pense que l'article 2 est déjà assez difficile à comprendre, et si nous allons ajouter un autre article subordonné . . .

M. Mazankowski: On serait logique.

M. Kroeger: . . . il serait presque incompréhensible.

En ce qui concerne la question de M. Mazankowski sur les autres facteurs, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que l'article 56.(2) dit que la commission doit déterminer les montants supplémentaires à verser «pour leur excédent de distance» et l'alinéa (5) dit que la commission peut tenir compte en plus de la distance des données de coûts qu'elle estime indiquées. Quels seront ces coûts? Eh bien, il y a les différences de gradients dont je viens de parler il y a un moment. Sans doute le personnel des chemins de fer peut nous donner d'autres exemples.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que tous les membres de ce Comité agissent en fonction de ce que feront les compagnies de chemins de fer à l'avenir. À mon avis ce projet de loi est très souple vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, et que l'on essaie de prévoir ce qui arrivera en 5, 10, ou 20 ans. Mais, ce même projet de loi et ce Comité n'ont pas donné la même souplesse aux producteurs.

Le président: J'ai un amendement sur l'article 56.(4). Monsieur Dubois.

M. Dubois: J'ai un amendement à proposer monsieur le président. Je pense que tout le monde a reçu une copie. Il est rédigé dans les deux langues et il est dans la trousse que nous avons . . .

M. Mazankowski: Est-ce que c'est recevable?

Le président: Oui.

M. Dubois: Vous en avez qui ne sont pas recevables de votre côté?

An hon. Member: We will ask the chairman.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, I move that Clause 56.(4) of Bill C-155 be amended by striking out line 3 on page 31 and substituting the following:

period beginning January 1, 1984 and ending on July 31, 1984 shall be \$8.2 million.

It is \$8.2 million and not \$14 million. It stems from the fact that advances have already been made for the crop year 1983, as was stated when this bill was presented. I think that Mr. Kroeger, or Mr. Lefebvre, might make additional comments.

[Text]

• 1710

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, had this bill been passed by Parliament and gone into effect as of the beginning of the crop year, then the CN adjustment would have been deemed to be \$14 million, as provided in the text. The amendment proposed is based on the assumption that the bill could go into effect on January 1; \$8.2 million is seven-twelfths of the crop year, seven-twelfths of \$14 million, representing the months beginning on January 1 and ending on July 31.

The Chairman: Thank you.

The question, then, is that Clause 56.(4) be amended by striking out line 3 on page 31 and substituting the following:

“period beginning on the 1st day of January 1984 and ending on the 31st day of July 1984 shall be \$8.2 million.”

Amendment agreed to

The Chairman: Subclause (5):

(5) For the purpose of determining the additional amounts referred to in subsection (2), the Commission may take into account, in addition to distance, any factor that in its opinion may be relevant.

I have a notice of amendment by Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The amendment would serve to delete that particular subclause, Mr. Chairman. You have the only copy in captivity. I am moving that Clause 56.(5), lines 4 to 8, be deleted.

I do so because I am of the opinion that it is adequately covered in subclause (3). I also find that the definition of the word “relevant” in this particular case is inadequate; and so to remove the benefit of the doubt, I am asking that it be deleted.

The Chairman: The question, then, is that Clause 56.(5), lines 4 to 8 on page 31, be deleted.

Amendment negatived.

Clause 56 as amended agreed to.

On Clause 57—*Review of CN adjustment*

The Chairman: Perhaps it would be in order to take a five-minute break for the benefit of those who are stuck to their places.

• 1715

[Translation]

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, si ce projet de loi avait été accepté par le Parlement, et s'il était entré en vigueur au début de l'année récolte, l'indemnité CN aurait été de \$14 millions, comme prévu dans le texte. L'amendement est basé sur l'hypothèse que tout projet de loi entrera en vigueur le premier janvier. Ce chiffre de \$8,2 millions représente sept douzième de la campagne agricole, sept douzième de \$14 millions, pour la période commençant le premier janvier et terminant le 31 juillet.

Le président: Merci.

Donc, il est proposé que le paragraphe 56(4) du projet de loi soit modifié par substitution aux lignes 2 et 3, page 31, de ce qui suit:

«l'indemnité CN pour la période commençant le premier janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984 est de \$8,2 millions.

Amendement reçu.

Le président: L'alinéa (5):

(5) La Commission peut, pour la détermination des montants supplémentaires visés au paragraphe (2) tenir compte, en plus de la distance, des données de coûts qu'elle estime indiquées.

J'ai un amendement de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Le but de l'amendement est d'éliminer cet alinéa, monsieur le président. J'ai la seule copie. Je propose que le paragraphe 56 (5) aux lignes 4 à 8, soient éliminées.

A mon avis on retrouve la même chose à l'alinéa (3). Je pense aussi que le mot «citation», est insuffisant. Donc, je propose l'élimination de ce paragraphe.

Le président: Alors, il est proposé que le paragraphe 56(5), aux lignes 4 à 8 à la page 31, soient éliminés.

L'amendement est rejeté.

Le paragraphe 56, tel que modifié est accepté.

L'article 57 sur l'examen de l'indemnité CN.

Le président: Nous aurons une pause de cinq minutes dans l'entrée au bénéfice de ceux qui sont obligés de rester.

• 1719

The Chairman: Order, please. Order.

57. The Commission shall, as part of the costing reviews that it is required to carry out under section 38, review the appropriateness of the factors included in the CN adjustment and report to the Minister thereon.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

57. La Commission, dans le cadre des examens qu'elle effectue en vertu de l'article 38, étudie l'à-propos des facteurs dont il est tenu compte dans le calcul de l'indemnité CN et fait rapport au ministre à leur sujet.

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, this is an interesting clause. What, if I could ask, from the departmental people here, what kind of a review are we talking about here? Is this something that is going to be ongoing every year, or is it going to be done every four or five years? I am just interested in what kind of a review we are talking about, because it seems to me that there is a provision in the bill for reviews and reviews and reviews, and I am just wondering where this one would fit in with that process.

• 1720

The Chairman: Just before you start, Mr. Kroeger, I just want to advise members that somebody switched the translation system while we were out, so if you want the English, put it on French. If you want the French, put it on English.

Mr. McKnight: That is a sign that we should wind this committee up shortly.

The Chairman: Truer words never came from falser teeth.

Mr. Kroeger: Section 38, Mr. Chairman, deals with the quadrennial costing reviews of the CTC, and Mr. Mayer will probably recall that every four years the CTC does this whole top to bottom costing of the railways and then in between the costing reviews it makes . . .

The Chairman: Mr. Reid, would you like to leave again? Order please. That is an invitation I can easily resist. Mr. Kroeger.

Mr. Benjamin: I hope I did not interrupt you sir.

Mr. Kroeger: In between reviews, the CTC adjusts costs annually on the basis of indices. Clause 57 simply says that while it is in business of doing these top to bottom costing reviews, one of the things the CTC is supposed to look at is the difference in costs between CN and CP and therefore, the appropriateness of the factors that are specified for establishing the CN adjustment. So it is not a new review, Mr. Chairman. It is just one of the things that are to be taken into account in the quadrennial costing reviews of the CTC.

The Chairman: Thank you. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I am interested in that response. If it is not something new and it has already been done, why is it a specific clause in the bill? I mean . . .

Mr. Kroeger: I said it is not a new review. The CTC are going to be doing overall costing reviews of both railroads, and this merely requires them to look at, among other factors, the cost elements that contribute to the CN adjustment.

Mr. Mayer: Obviously the department, and I am sure both railways, have some kind of an idea as to where they see this CN adjustment figure going. I am sure CN has got a different idea where it should be than CP and vice-versa. What is the opinion of the department as to what is going to happen to the CN adjustment over time? It seems to me that I can see some

[Traduction]

M. Mayer: Monsieur le président, cet article est intéressant. J'aimerais demander aux représentants du ministère qui sont ici de quel genre d'examen il sera question ici. S'agira-t-il de quelque chose qui se fera chaque année, ou alors seulement tous les quatre ou cinq ans? J'aimerais tout simplement savoir de quel genre d'examen il s'agirait, car il me semble que ce projet de loi prévoit des examens à n'en plus finir, et je me demande quelle place reviendra à celui-ci dans le cadre de ce processus.

Le président: Avant que vous ne commenciez, monsieur Kroeger, je tiens à avertir les députés que quelqu'un a inversé les commandes pour capter l'interprétation des délibérations pendant que nous étions sortis. Si vous voulez l'anglais, il faut mettre le bouton sur le français. Si vous voulez le français, il vous faut mettre l'anglais.

M. McKnight: C'est un signe qu'il est temps que le Comité termine son travail.

Le président: Langue perfide n'a jamais dit plus vrai.

M. Kroeger: Monsieur le président, l'article 38 traite des examens quadriennaux des coûts de la CCT, et M. Mayer se souviendra sans doute que la CCT entreprend tous les quatre ans une étude exhaustive de tous les coûts des chemins de fer et qu'entre ces examens, la Commission . . .

Le président: Monsieur Reid, voulez-vous partir de nouveau? À l'ordre s'il vous plaît. C'est une invitation à laquelle il m'est facile de résister. Monsieur Kroeger.

M. Benjamin: J'espère ne pas vous avoir interrompu, monsieur.

M. Kroeger: Entre les examens, la CCT rajuste annuellement les coûts en fonction des indices. L'article 57 dit tout simplement que la Commission, en faisant ses examens des coûts, doit examiner la différence entre les coûts du CN et du CP et, partant, l'à-propos des facteurs dont on doit tenir compte pour calculer l'indemnité CN. Il ne s'agit donc pas, monsieur le président, d'un nouvel examen. Il s'agit tout simplement de l'un des facteurs dont doivent tenir compte les examens quadriennaux des coûts de la CCT.

Le président: Merci. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Cette réponse m'intéresse. Si ce n'est pas nouveau, et si cela a déjà été fait, pourquoi cet examen fait-il l'objet d'un article particulier? Je veux dire . . .

M. Kroeger: Je vous ai déjà dit qu'il ne s'agit pas d'un nouvel examen. La CCT va entreprendre des examens des coûts d'ensemble des deux compagnies de chemin de fer, et cet article exige tout simplement qu'elle se penche, entre autres, sur les coûts dont on tient compte dans le calcul de l'indemnité CN.

M. Mayer: Evidemment, le ministère et, j'en suis certain, les deux compagnies de chemin de fer, ont leur propre idée du sens dans lequel devrait aller le chiffre de cette indemnité. Je suis certain que le CN a son idée, et que celle du CP est différente. D'après le ministère, que se passera-t-il à la longue à cette indemnité CN? Je crois comprendre pourquoi le CN dit qu'il a

[Text]

of the reason that CN has for saying that they need an adjustment, but on the other hand, the more you leave it in there, the less incentive there is for CN to be competitive in other ways, and you are building in rigidities that may or may not reflect some efficiencies in—I was going to say the marketplace, but I fail to see where the marketplace has really got much relevance as far as this bill is concerned.

But, I just would be interested in knowing where the department sees this CN adjustment figure going—up or down. Do you ever foresee the day when it will not be needed?

Mr. Kroeger: There are widely divided views about the future of the CN adjustment. CN, I think, are very concerned that the cost gap between the two railways will grow in future years for factors that they say they cannot control.

Mr. Mayer: Such as?

• 1725

Mr. Kroeger: Greater movements of grain to Prince Rupert would be one. Others were of the view that the size of the CN adjustment should not grow very much. Certainly there was a reluctance in the drafting of the bill to make it too easy for the CN adjustment to be increased, because to the extent that that happens, you eliminate the incentive to efficiency which otherwise is the result of a single rate scale.

To illustrate my point, I prefer, Mr. Mayer, if I may, back to Clause 46.(2), simply to point out that before the commission can take anything into account under Clause 46.(1) and (2) besides the distance factor, it has to consult the minister. It is deliberately not made too easy to increase the CN adjustment. The minister has to look at this, and if he deems appropriate, authorize the commission to take these factors into account. So I would not want to venture a prediction about which way the CN adjustment is going to go, but I think it is fair to say that there is a widespread consciousness; this is not a free good; there are important reasons for keeping the CN adjustment constrained as a spur to competition and efficiency between the two railways.

Mr. Mayer: Can I ask Mr. Kroeger, Mr. Chairman, what he thinks of the suggestion that I have heard from some people that the CN gets an undeserved benefit as a result of Clause 38.(2)(b) where we compute the cost of capital, and the contention is that CN has a lower cost of capital, and that the CN adjustment . . .

The Chairman: Have we not dealt with that in some length, Mr. Mayer?

Mr. Mayer: Yes.

The Chairman: Proceed. I will hear you out.

Mr. Mayer: This is part of the review. We are reviewing everything in this bill, Mr. Chairman. I look forward to

[Translation]

besoin d'une indemnité, d'un autre côté, plus longtemps cette indemnité existe, moins le CN sera poussé à devenir concurrentiel à d'autres niveaux, et vous mettez en place des contraintes ou des limites qui pourraient très bien refléter ou ne pas refléter certains éléments d'efficacité dans . . . j'allais dire la place du marché, mais je ne pense pas que le marché ait grand-chose à voir avec ce projet de loi.

Mais j'aimerais bien savoir si le ministère prévoit que cette indemnité CN ira en augmentant ou en diminuant. Et prévoyez-vous qu'on n'en ait plus besoin un jour?

M. Kroeger: Il y a d'énormes divergences d'opinions quant à l'avenir de l'indemnité CN. Je pense que le CN craint beaucoup que l'écart au niveau des coûts entre les deux compagnies de chemin de fer aille en augmentant à l'avenir, et ce pour des facteurs qu'il dit ne pas pouvoir contrôler.

M. Mayer: Comme quoi, par exemple?

M. Kroeger: Par exemple, des mouvements de grain plus importants vers Prince Rupert. Egalement, l'idée est que l'indemnité CN ne devrait pas augmenter de beaucoup. Lorsqu'on a rédigé le projet de loi, on s'est efforcé de ne pas rendre trop facile l'augmentation de l'indemnité CN, parce que, si cette indemnité augmente, vous éliminez par là même la mesure d'encouragement à devenir efficace qui résulterait d'un système de barème des tarifs unique.

Pour illustrer le point que j'essaie de vous expliquer, je préférerais, monsieur Mayer, si vous me permettez, revenir à l'article 46(2), ce tout simplement pour souligner qu'avant que la commission ne puisse tenir compte d'autre chose que le facteur distance dans le cadre des paragraphes (1) et (2) de l'article 46, celle-ci doit consulter le ministre. Nous avons délibérément choisi de ne pas faciliter l'augmentation de l'indemnité CN. Le ministre doit examiner la situation et il ne peut autoriser la commission à tenir compte de ces facteurs que s'il trouve cela indiqué. C'est pourquoi j'hésiterais à prévoir dans quel sens pourrait aller l'indemnité CN, mais je pense qu'il serait juste de dire que tout le monde est au courant de la situation. Ce n'est pas gratuit. Il y a d'importantes raisons pour lesquelles l'indemnité du CN doit être limitée, parce qu'il faut encourager la concurrence entre les deux compagnies de chemins de fer et l'augmentation de leur efficacité.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Kroeger ce qu'il pense de l'idée avancée par certains que le CN bénéficie injustement à l'article 38(2)(b) en vertu duquel on calcule le coût du capital et que les coûts en capital du CN sont inférieurs et que, par conséquent, l'indemnité CN . . .

Le président: N'a-t-on pas déjà longuement discuté de cela, monsieur Mayer?

M. Mayer: Oui.

Le président: Allez-y. Je vous laisse terminer.

M. Mayer: Il s'agit là d'un élément de l'examen. Nous examinons tout ce que contient ce projet de loi, monsieur le

[Texte]

spending my declining years in this room if we are going to continue with all these reviews, and the way it is going, I am beginning to think I am in my declining years already.

The suggestion that the CN adjustment should be reduced by a sum that is equal to what some people would call the "undeserved benefit" that the CN gets under Clause 38.(2)(b) where you compute the cost of capital, the contention is there that the two railways have different costs of capital. I am wondering if that has ever been considered as far as arriving at a CN adjustment figure.

Mr. Kroeger: It was considered. As we have discussed in the committee in earlier meetings, the question of the appropriate cost of capital for CN is a complex one which I, and I think a number of other officials, could not find a clear answer to. In the end, the decision to which the minister of the day was a party, was to retain a separate clause having to do with CN's cost of capital, bearing in mind, among other things, the fact that CN has an even larger body of investments to make than CP in coming years. That is what the forecast of the two railways indicates. But CN does not have access to equity markets to raise funds, in addition to a number of other complex factors that one can use to support several different conclusions. But the decision was to maintain the cost of capital for CN as set out in Clause 38.(2)(b) and to treat the CN adjustment as separate. And those are the decisions that are reflected in this bill.

Mr. Mayer: Would you see the possibility of Clause 57 ever having effect, or the commission recommending, that the determination of the CN adjustment be left solely to the discretion of the CTC, in a sense that it would be determined every year? I know that question was asked previously and I know what the answer was.

• 1730

But it seems to me you can make a case for that in the sense that if you were to establish a formula or some guidelines that you could plug figures in on an on-going basis, you could make a fairly good case that you could determine it every year on a formula that the CTC would develop.

Is that the kind of thing that you would see this clause as ever doing?

Mr. Kroeger: Well, it is hazardous to predict what might happen in the future, but I personally would not expect that ministers of transport would choose very often to intervene regarding decisions about the size of the CN adjustment. It is very largely a technical question based on railway costing.

Lawyers may correct me on this, but I think the only way that you could remove the right of a minister of transport to intervene if that is what Mr. Mayer has in mind, would be to amend the National Transportation Act where provisions are made for the minister and the Governor in Council to vary or rescind decisions of the CTC.

[Traduction]

président. Si nous continuons avec tous ces examens, je m'attends de voir passer le déclin de ma vie dans cette salle et, vu l'orientation que cela prend, je pense déjà y être arrivé.

L'idée que l'indemnité CN devrait être réduite d'une somme qui serait égale à ce que certains appelleraient «l'avantage non mérité» qui revient au CN en vertu de l'article 38(2)b) en fonction duquel est calculé le coût du capital... ils disent que les deux compagnies de chemins de fer ont des coûts en capital différents. J'aimerais savoir si on en a tenu compte pour ce qui est de l'indemnité CN.

M. Kroeger: On en a tenu compte. Comme cela a déjà été dit lors des réunions précédentes du Comité, la question d'un coût approprié de capital pour le CN est complexe et c'en est une pour laquelle moi-même et d'autres fonctionnaires du ministère n'avons pas trouvé de réponse claire et nette. Au bout du compte, la décision qui a été prise, décision qui a été appuyée par le ministre alors en poste, était de prévoir un article distinct qui traite des coûts en capital du CN, vu, entre autres, que le CN aura à investir plus d'argent que le CP dans les années à venir. C'est ce que révèlent les prévisions établies par les deux compagnies de chemins de fer. Or, le CN n'a pas accès au marché des actions ordinaires pour obtenir des fonds, ce qui vient s'ajouter à tout un tas d'autres facteurs complexes dont on pourrait se servir pour appuyer plusieurs conclusions différentes. Quoiqu'il en soit, on a décidé de maintenir le coût du capital pour le CN tel que prévu à l'article 38(2)b) et de traiter l'indemnité CN comme étant tout à fait distincte. Et ce sont ces décisions qui se trouvent ici reflétées dans le projet de loi.

M. Mayer: Entrevoyez-vous la possibilité que l'article 57 soit appliqué ou que la commission recommande que la détermination de l'indemnité CN ne relève que de la discrétion de la C.C.T., en ce sens que cette indemnité serait déterminée chaque année? Je sais que cette question a déjà été posée et je connais la réponse.

Mais il me semble que c'est une idée qu'on pourrait défendre, en ce sens que, si vous élaboriez des lignes directrices ou une formule que vous pourriez appliquer régulièrement à des ensembles de chiffres, vous pourriez très bien proposer que cela soit déterminé chaque année en fonction d'une formule que mettrait au point la société.

Pensez-vous que cet article puisse, un jour, amener ce genre de choses?

M. Kroeger: Il est toujours risqué de faire des prévisions, mais je ne m'attends pas à ce que le ministre des Transports choisisse très souvent d'intervenir en ce qui concerne l'importance de l'indemnité du CN. Il s'agit d'une question principalement technique, axée sur les coûts des chemins de fer.

Les juristes me corrigeront si j'ai tort, mais je pense que la seule façon que vous puissiez enlever à un ministre des Transports le droit d'intervenir, si c'est là ce à quoi fait allusion M. Mayer, serait de modifier la Loi nationale sur les transports qui prévoit que le ministre et le gouverneur en conseil puissent modifier ou révoquer les décisions de la CCT.

[Text]

I assume, unless the lawyers correct me, that those provisions are also relevant to the CTC's responsibility for determining the CN adjustment.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just a general comment.

The more we get into this bill and the more we look at the amount of regulations that are presently in place through various acts that regulate railways, the more mind-boggling all this myriad of regulations becomes. I find it very interesting that in effect we are going to have four reviews. We have two provided for in the bill as it is presently written, in Clause 57 and Clause 59, a more general review, and we also have a review on constant costs. We also have the government proposing an amendment that would allow for a very, very powerful review under the Inquiries Act. I guess if you want, you can bring in Ferdinand the bull and have him knock down doors to get at information.

We are going to be reviewing ourselves to death. It reminds me a little bit, and I do not know whether my figures are accurate, but I think the first full-blown five-year plan that the Russians developed in 1953 weighed something like 17 tonnes. That was just the paperwork. I wonder if we are not fast approaching that kind of a situation with this bill, where we simply are going to bury ourselves with paperwork, and rather than rush out and buy CP stocks as a result of this bill being implemented, we should be going out and buying stocks in MacMillan-Bloedel or somebody that is involved in the production and distribution of paper, Mr. Chairman.

The Chairman: That comment may apply to the record of the proceedings of this committee.

Mr. Mayer: Anyway, CP Limited has also got interested, that is right, so anyway, this is quite a bill, Mr. Chairman.

The Chairman: I think everybody has noted Mr. Benjamin is back.

The question is upon Clause 57.

Clause 57 agreed to

On Clause 58

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the officials: in Clause 51.(1)(a).

Mr. Kroeger: Clause 51.

Mr. Benjamin: Well, Clause 51.(1) says the "Governor in Council" . . .

An hon. Member: It is Clause 58.

Mr. Benjamin: I beg your pardon, Clause 58.(1): "the Governor in Council may . . . make, subject to subsection (2), regulations prescribing (a) the manner in which payments under this Part shall be made;"

[Translation]

Je suppose, à moins que les juristes ne me reprennent, que ces dispositions s'appliquent également à la responsabilité de la CCT pour ce qui est de l'établissement de l'indemnité CN.

M. Mayer: Monsieur le président, juste un commentaire général.

Plus on avance dans ce projet de loi et plus on examine les règlements qui sont déjà en place en vertu de diverses lois qui régissent les compagnies de chemins de fer, plus toute cette myriade de règlements devient ahurissante. Je trouve très intéressant que nous allons nous retrouver avec quatre examens. Le projet de loi, dans son libellé actuel, en prévoit déjà deux aux articles 57 et 59 et il y a également un examen d'ordre plus général et un examen des coûts constants. D'autre part, le gouvernement a proposé un amendement qui permettrait la réalisation d'un examen très approfondi en vertu de la Loi sur les enquêtes. Je suppose que, si vous le voulez, vous pourriez même faire venir Ferdinand le taureau pour qu'il défonce les portes afin que vous mettiez la main sur tous les renseignements que vous voulez avoir.

On va se tuer avec tous ces examens. Je ne sais pas si mes chiffres sont bons, mais cela me fait un peu penser au premier plan quinquennal que les Russes ont élaboré en 1953: il me semble que toute la paperasse y afférant pesait quelque chose de l'ordre de 17 tonnes. Je me demande si on n'est pas en train d'aller dans ce sens avec ce projet de loi, grâce auquel nous allons nous ensevelir sous des tas de papiers. Après l'adoption de ce projet de loi, au lieu d'aller acheter des actions dans CP, nous ferions peut-être mieux d'acheter des parts de la MacMillan-Bloedel ou d'une autre compagnie qui s'occupe de la production et de la distribution de papier.

Le président: Ce commentaire pourrait très bien s'appliquer aux procès-verbaux des réunions du Comité.

M. Mayer: De toute façon, la CP Limitée commence, elle aussi, à s'intéresser à la chose. En tout cas, ce projet de loi est toute une histoire, monsieur le président.

Le président: Je pense que tout le monde a constaté que M. Benjamin est de retour.

La question se rapporte à l'article 57.

L'article 57 est adopté.

Article 58

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question aux hauts fonctionnaires au sujet de l'article 51(1)a).

M. Kroeger: Article 51.

M. Benjamin: L'article 51.(1) dit «gouverneur en conseil» . . .

Une voix: Il s'agit de l'article 58.

M. Benjamin: Je vous demande pardon. L'article 58(1) dit: «le gouverneur en conseil peut, . . . sous réserve du paragraphe (2), prévoir les modalités des versements visés à la présente partie;»

[Texte]

[Traduction]

• 1735

What is meant by the word “manner”? Could the Governor in Council decide to totally or partially make payments to producers rather than railroads, or vice versa? What is meant by the word “manner”? Is this purely whether it is going to be by cheque, certified or otherwise, or does it mean the manner in which they will be paid?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, this clause in this context, and if you read the clause as a whole, it is in my view very clear that the manner means by cheque, whether you ask for a receipt, very clerical things associated with making the payment and making sure you have evidence of the payment.

Mr. Benjamin: Mr. Lefebvre and Mr. Thompson, are you satisfied there is no way under this clause that down the road some period of time the minister could under it alter the manner in which payments are made? In other words, could he decide to make payments by cheque, certified or otherwise, but decide to make them producers instead of railroads?

The Chairman: Mr. Benjamin, if you review Clause 55, I think that should allay your fears or suspicions, whatever.

Mr. Benjamin: I am sorry; I apologize. I missed that part.

The Chairman: Clause 55 is the authorizing clause, and it says . . .

Mr. Benjamin: Let us reconfirm it.

The Chairman: —very clearly “pay to the railway companies”; it does not say to anybody else.

Mr. Benjamin: I just asked the counsel if they are satisfied there is no way they can pay it to anyone else other than the railways.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am, Mr. Chairman.

Mr. Thompson: Yes, I am satisfied.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Thompson: There is only one point I would raise, and that is the plural of the word “persons” in Clause 58.(1)(d). It is true there is more than one railway involved, so I suppose it is proper to use the word “persons”; but I suspect that some of this wording pre-existed the decision to pay everything to the railways and there might be some vestigial letters still lying around here.

An hon. Member: Are you ready to take the “s”?

Mr. D. Lefebvre: You can leave the “s”, if you wish, it is . . .

Qu’entend-on par le mot «modalités»? Le gouverneur en conseil pourrait-il décider de verser tout ou une partie des paiements aux producteurs plutôt qu’aux compagnies de chemins de fer, ou vice versa? Qu’entend-on par «modalités»? S’agit-il tout simplement de savoir si le paiement doit être fait par chèque, par chèque certifié ou autrement, ou est-ce vraiment la façon dont ces versements seront payés?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, si vous lisez l’article dans son ensemble, il me semble très clair qu’il s’agit de la façon dont le paiement doit être fait, c’est-à-dire par chèque, s’il faut un reçu, tous ces petits détails qui ont à voir avec le paiement et la preuve que le paiement a été versé.

M. Benjamin: Messieurs Lefebvre et Thompson êtes-vous convaincus qu’il serait impossible pour le ministre de modifier, en vertu de cet article, la façon dont les paiements sont effectués? Autrement dit, le ministre pourrait-il décider de verser les paiements par chèque, certifié ou pas, mais également décider de remettre ces chèques aux producteurs plutôt qu’aux compagnies de chemins de fer?

Le président: Monsieur Benjamin, si vous lisez l’article 55 je pense que cela apaisera vos craintes ou vos doutes.

M. Benjamin: Je vous demande pardon. Je n’avais pas vu cette partie-là.

Le président: L’article 55 est l’article d’autorisation, et il dit . . .

M. Benjamin: Que l’on reconfirme cela.

Le président: . . . très clairement «verse . . . aux compagnies de chemins de fer». Cet article ne s’applique à personne d’autre.

M. Benjamin: J’ai tout simplement demandé aux experts juridiques s’ils sont convaincus qu’il n’y a aucun moyen que cet argent puisse être versé à quelqu’un d’autre que les compagnies de chemins de fer.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: J’en suis convaincu, monsieur le président.

M. Thompson: Moi aussi.

M. Benjamin: Très bien.

M. Thompson: Il y a un seul point que j’aimerais soulever, et cela concerne le pluriel du mot «bénéficiaires» à l’article 58.(1)(d). Il est vrai que cela s’applique à plus d’une compagnie de chemins de fer, alors je suppose qu’il est normal d’utiliser le pluriel; mais j’imagine qu’au moins une partie du texte a été rédigé avant que l’on décide de tout payer aux compagnies de chemins de fer, et il se peut que certaines choses, certaines lettres soient restées.

Une voix: Êtes-vous prêt à prendre «le s»?

M. D. Lefebvre: Vous pouvez laisser «le s» si vous voulez, il s’agit . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Thompson makes a good point. Persons is a lot of people.

The Chairman: Well, somebody can prepare an amendment to that effect when we get to (d). I have another . . .

Mr. Benjamin: That is the government's problem.

The Chairman: I have a notice of amendment . . .

Mr. Benjamin: Now wait, Mr. Chairman. I have another question. The information under (d), relating to the movement of the grain, is that privy only to the minister, the Grain Transportation Administrator, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board Advisory Committee, the Canadian Transport Commission? This information that relates to the payments, is that available to all of them or to the minister only, or do all of them arrive at the information they provide the minister?

Mr. D. Lefebvre: This clause enables the minister to perform his responsibilities under the proposed act in sort of a responsible manner. That is the sort of clause you would have in a commercial agreement, where you make sure that when you have to make a payment, first of all you can ensure that the moneys are due. This information would certainly be made available and looked at by the Auditor General who would ensure that the minister has paid what he had to under the proposed act in a responsible manner and not more. I would say that the way this is worded under the Access to Information Act, the provisions of the Access to Information Act would apply insofar as the protection given to commercial information in the Access to Information Act would apply.

Mr. Benjamin: So the information would be generally widely available since it is in the hands of so many agencies . . .

Mr. D. Lefebvre: Yes, I would think so.

Mr. Benjamin: Well then, does this not do any violence to an earlier clause of the bill about the confidentiality as it worries the railroads?

• 1740

Mr. D. Lefebvre: I do not think so, Mr. Chairman. I do not see the conflict. It is simply that the minister has a statutory obligation to make certain payments, very precise payments, and this provides him with the information required so he knows that the payment he makes is the right payment for the right amount under the proposed act.

Mr. Benjamin: But the information is going to be related to the railway's performance and is going to come out of three or four agencies.

Mr. D. Lefebvre: The information basically is how many tonnes were moved for what distance. Once you have that, you know how much to pay. That is basically the information that will come out, justifying the payment.

[Translation]

M. Benjamin: Le point soulevé par M. Thompson est intéressant. Au pluriel, cela peut signifier beaucoup de personnes.

Le président: Quelqu'un pourrait préparer un amendement à cet effet que l'on pourra étudier lorsqu'on en arrivera à l'alinéa d). J'ai encore . . .

M. Benjamin: C'est là le problème du gouvernement.

Le président: On m'a avisé d'un amendement . . .

M. Benjamin: Un instant, monsieur le président. J'ai une autre question. Les renseignements dont il est question au paragraphe d), concernant les mouvements du grain, sont-ils connus uniquement par le ministre, l'administrateur du transport du grain, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne du grain, le comité consultatif de la Commission canadienne du blé, et la Commission canadienne des transports? Diposent-ils tous de ces renseignements concernant les paiements, ou bien seul le ministre y a-t-il accès?

M. D. Lefebvre: Cet article permet au ministre de s'acquitter de ses responsabilités en vertu du projet de loi de façon responsable. C'est le genre d'article que l'on insérerait dans un accord commercial en vue de s'assurer que chaque fois qu'un paiement doit être fait, ce paiement correspond vraiment à des sommes dues. Ces renseignements seraient certainement soumis au Vérificateur général afin que celui-ci puisse s'assurer que le ministre n'a payé que ce qu'il devait payer en vertu du projet de loi, et ce de façon responsable et sans donner plus que nécessaire. D'après le libellé de cet article les dispositions de la Loi sur l'accès à l'information s'appliqueraient tant que la protection donnée aux renseignements commerciaux dans cette même loi s'appliquerait.

M. Benjamin: Par conséquent, ces renseignements seraient faciles à obtenir vu qu'ils seraient mis à la disposition d'un si grand nombre d'organismes . . .

M. D. Lefebvre: Oui, je le pense.

M. Benjamin: Dans ce cas, cet article ne vient-il pas contredire un autre article du bill qui concerne le caractère confidentiel des renseignements, question qui préoccupe beaucoup les compagnies de chemins de fer?

M. D. Lefebvre: Je ne pense pas, monsieur le président. Je ne vois pas le conflit. C'est simplement que le ministre a l'obligation statutaire d'effectuer certains versements très précis, et ceci lui fournit l'information nécessaire pour qu'il sache que le versement effectué est le bon versement pour le bon montant en vertu de la loi proposée.

M. Benjamin: Toutefois l'information portera sur la performance des chemins de fer et proviendra de trois ou quatre agences.

M. D. Lefebvre: Fondamentalement l'information porte sur le nombre de tonnes transportées et sur la distance. Une fois que vous avez ces renseignements, vous savez combien vous devez payer. Fondamentalement, c'est là l'information qui sera fournie pour la justification du versement.

[Texte]

Mr. Kroeger: The only people who provide the information are the persons receiving the payments. Those are the two railways.

Mr. Benjamin: But does nobody audit that? Does nobody go over it and check the figures?

Mr. Kroeger: Yes. I think Mr. Benjamin referred to three or four different sources. There are only two, and those are CN and CP, as of now. What we are talking about here is simply volume information.

Mr. Benjamin: But surely the minister is not going to accept blindly CN and CP's figures. Surely to goodness they are going to want confirmation from the Grain Transportation Administrator, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, and for that matter the Grain Transportation Committee.

Mr. Kroeger: The latter. The CTC I believe are the ones who are in the best position to verify that volumes said to have been moved really did move.

Mr. Benjamin: Which they will get from the Wheat Board.

Mr. Kroeger: Well, I am not sure of what different sources...

Mr. Benjamin: They are not plugged into this.

Mr. Kroeger:—CTC may get, but they do receive—and Dr. Heads can comment on this... voluminous reports and submissions regularly from the two railways, including, I believe, material on volumes of various kinds of traffic moved, in some detail.

Mr. Benjamin: I am not complaining about the word "information". I want that widely disseminated. What I am asking about is if this information is just going to be kept within a few hands, or is it the intent or desire of the government that whatever information the railroads provide will be kept just between them and the minister. What other agencies are involved in this? Is the minister just going to accept what CP and CN tell them? Are they going to look to the Canadian Wheat Board and the grain companies for confirmation?

Mr. Kroeger: Clause 58 essentially is, as Mr. Lefebvre said, related to clerical functions. It is how an accounts clerk goes about processing cheques and this kind of thing. The provisions in the bill that relate to the provision of information that would enable the Senior Grain Transportation Committee, for example, to conduct well informed discussions are to be found in Part I of the bill, and the kind of information that was provided under that part of the bill would be tailored to the needs and expressed interests of those parties. This is limited to the financial staff of the CTC, I would guess, who would primarily be dealing in the very particular kinds of information, such as bills of lading and whatever, that were required.

The Chairman: I have a notice of amendment at line 15 by the Official Opposition.

Mr. Mayer.

[Traduction]

M. Kroeger: Les seules personnes qui fournissent des renseignements sont celles qui reçoivent les versements, ce sont les deux compagnies de chemins de fer.

M. Benjamin: Est-ce que personne ne vérifie cela?

M. Kroeger: Si. Je pense que M. Benjamin a fait allusion à trois ou quatre sources différentes. Il n'y en a que deux, et pour l'instant ce sont le CN et le CP. Ce dont nous parlons ici, c'est simplement l'information sur le volume de marchandises transportées.

M. Benjamin: Sûrement le ministre n'acceptera pas les yeux fermés les chiffres fournis par le CN et le CP. J'espère certainement qu'il demandera que cela soit confirmé par l'administrateur de l'Office du transport du grain, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne du grain et le Comité sur le transport du grain.

M. Kroeger: Le dernier. Je pense que la CCT est celle qui est dans la meilleure position pour vérifier que les volumes prétendument transportés l'ont bien été.

M. Benjamin: Renseignements qu'ils obtiendront de la Commission canadienne du blé.

M. Kroeger: Eh bien, j'ignore les différentes sources...

M. Benjamin: Ils ne sont pas directement reliés à ceci.

M. Kroeger: ... que la CCT peut utiliser, mais ils reçoivent régulièrement, et M. Heads pourra commenter ceci... des rapports et des soumissions volumineux des deux compagnies de chemins de fer, y compris, je pense, des documents très détaillés sur les volumes des diverses marchandises transportées.

M. Benjamin: Je ne me plains pas du mot «information». Je veux que l'information soit largement diffusée. Ce que je veux savoir, c'est si l'information ne sera fournie qu'à quelques personnes ou si c'est l'intention ou le désir du gouvernement que l'information reçoive des chemins de fer demeure entre eux et le ministre. Quelles autres agences sont visées par ceci? Le ministre va-t-il simplement accepter ce que lui donnera le CP et le CN? Demandra-t-il à la Commission canadienne du blé et aux compagnies de grain de confirmer ces renseignements?

M. Kroeger: Comme l'a dit M. Lefebvre, l'article 58 vise essentiellement les fonctions d'écriture. C'est la façon dont le commis aux comptes traite les chèques et ce genre de document. C'est dans la partie I du projet de loi que l'on retrouvera les dispositions visant l'information et permettant au comité supérieur du transport du grain, par exemple, de mener des discussions en connaissance de cause, et l'information fournie en vertu de cette partie du projet de loi serait présentée selon les besoins et les intérêts exprimés par ces parties. Ceci vise uniquement le personnel financier de la CCT, qui s'occupera surtout de ce genre d'information, comme les connaissances et autres documents nécessaires.

Le président: J'ai un avis d'amendement à la ligne 14, de l'opposition officielle.

Monsieur Mayer.

[Text]

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I have an amendment to propose, Mr. Chairman, on page 31 at line 15. The purpose of the amendment is to allow for some latitude on behalf of the Governor in Council to do something other than pay all of the Crow benefit to the railway. I know the parliamentary secretary is going to be concerned about the use of orders in council, which we all are. But I submit that if we had come with a proposal, out of necessity it would have had to have been fairly involved, as far as outlining the details of a proposed method of payment involving a producer option. So in order that that not be the case and we not be criticized on that count, which I think is more of a legitimate concern than the concern over excessive use of orders in council, we are proposing an amendment. I will read the amendment, Mr. Chairman.

• 1745

I move that Bill C-155 be amended in Clause 58(1) on Page 31 by deleting lines 15 to 17 and substituting the following thereto:

(1) Notwithstanding Section 55 regulations may be made prescribing payments and the Governor in Council may make regulations prescribing

I have a second amendment that I think is also important and I would propose to go to it at the same time, because it makes more sense if both of them are discussed together, Mr. Chairman.

The Chairman: No, you cannot do that. We will have to come back to it.

Mr. Mayer: Perhaps what I could do is read it into the record for information purposes. Then, when we are discussing the amendment that I just read, it could be taken in context. It was distributed, I believe . . .

Mr. Mazankowski: It is on the floor, right beside you.

Mr. Mayer: Then the second one I will refer to for information purposes, Mr. Chairman. I move that at line 18, after the word "which"—in other words, between "which" and "payments"—part (a) of 58 would read:

the manner in which payments and the parties to whom payments under this part shall be made.

That simply allows some latitude on behalf of the Governor in Council to prescribe some methods of payment other than the simple payment of all the Crow benefits to the railways.

I would like the committee members to reflect on the words of Mr. Kroeger on September 1, when he was commenting on the various schemes that we had discussed in terms of the method of payment. He was discussing the four proposals: The Manitoba farm bill proposal, the Alberta Government, the UGG and what is in the bill. Mr. Kroeger said, on Page 125:105:

In terms of directing the future Crow benefit to those who are the direct beneficiaries of the existing system and assuming the addition of an agricultural adjustment fund,

[Translation]

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer à la ligne 14 de la page 31. Le but de cet amendement est de prévoir une certaine latitude afin de permettre au gouverneur en conseil de faire autre chose que de verser aux chemins de fer tous les subsides du Nid-de-Corbeau. Je sais que le secrétaire parlementaire sera préoccupé par l'utilisation de décret en conseil, comme nous le sommes tous. Si nous avions dû présenter une proposition, par nécessité, elle aurait été assez engagée, pour ce qui est des détails de la méthode de versement proposée, y compris une option pour les producteurs. Afin que ce ne soit pas le cas et que nous ne soyons pas critiqués à ce chapitre, car je pense que c'est là une préoccupation plus légitime que celle de l'utilisation excessive des ordonnances en conseil, nous proposons un amendement. Monsieur le président, je vais lire l'amendement.

Je propose que l'article 58(1) de la page 31 du Bill C-155 soit modifié par la suppression des lignes 14 et 15 et leur remplacement par ce qui suit:

(1) Nonobstant l'article 55, les versements peuvent être prescrits par règlement, et le gouverneur en conseil peut, par règlement,

J'ai aussi un deuxième amendement qui est également important et je me propose de présenter les deux, car il serait plus logique de discuter les deux en même temps, monsieur le président.

Le président: Non, vous ne pouvez faire cela. Nous y reviendrons.

M. Mayer: Ce que je pourrais faire alors, c'est le lire pour fins d'information. Ensuite lorsque nous discuterons de l'amendement que je viens de lire, on pourra le faire dans ce contexte. Je pense qu'il a été distribué.

M. Mazankowski: Il est à côté de vous.

M. Mayer: Monsieur le président, je vais vous reporter au deuxième amendement pour fins d'information. Je propose d'ajouter à la ligne 17, après le mot «partie», partie a) de l'article 58, ce qui suit:

et ceux à qui ils seront faits.

Cela accorde simplement la latitude, au nom du gouverneur en conseil, de prescrire certaines méthodes de versement autre que le simple paiement de tous les subsides du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer.

Je voudrais que les membres du Comité réfléchissent sur les propos que M. Kroeger a tenus le 1^{er} septembre lorsqu'il commentait les divers scénarios de méthode de versement dont nous avions discuté. Il discutait de quatre propositions: celle du Manitoba farm bill, du gouvernement albertain, de l'UGG et celle contenue dans ce projet de loi. À la page 125.105 du fascicule, M. Kroeger dit:

Pour ce qui est de redistribuer les redevances du Nid-de-Corbeau à ceux qui bénéficient actuellement de façon directe du système, et d'ajouter éventuellement un fonds de

[Texte]

which the minister said was still in the envelope, the Manitoba Farm Bill proposal was second only to a system of payments to the railways, which obviously captures most of the arrangements that exist now.

He also said:

... In terms of being conducive to efficiency gains in the system, again our analysis shows that the Manitoba Farm Bill proposal comes in first and payments to the railways come in last.

He talked about the terms of the removal of the distortions, and I agree with him and that is the reason I am quoting this back—I agree with his assessment.

The Chairman: Mr. Mayer, I hesitate to interrupt you in the midst of your explanation of your amendment. But before you go any further, perhaps you could convince me of the procedural acceptability of your amendment. I have serious reservations about its procedural acceptability.

Mr. Mayer: Procedurally, Mr. Chairman, if this amendment were accepted, as I see it, we are not compelling the government or the Governor in Council to do anything. We are simply following through on the operative word which, in 58.(1), says:

- (1) The Governor in Council may, subject to subsection (2), make regulations prescribing

The Chairman: Yes.

Mr. Mayer: And all that the amendment does is change it to read:

- (1) Notwithstanding Section 55 regulations may be made prescribing payments and the Governor in Council may make regulations prescribing

The Chairman: What it is doing is giving the Governor in Council the power to override Clause 55, and Clause 55 is that clause which prescribes to whom the payments will be made. As you amend it, it seems to me, Mr. Mayer, you are making possible an alternative method of payment which is not envisaged in the bill; and by so doing, it would seem to me you are going contrary to the principle of the bill. So if it is contrary to the principle of the bill, you know how I will have to rule.

• 1750

Mr. Mayer: Mr. Chairman, again I go back to the basic question: What is the principle of the bill? Again, I think it points out the value of a declaratory statement or a philosophy at the beginning of the bill. We really do not know what the intention of the government is as far as this bill is concerned; at least, other than the title and what we can, I guess, by inference take from some of the clauses.

The Chairman: I do not think it is an inference, with all due respect, Mr. Mayer, when Clause 55 says "the minister shall... pay to the railway companies". That is not an inference; it is a direct instruction, it seems to me. When "shall" is used with the third person, it is, in fact, an order.

[Traduction]

rajustement agricole, la proposition du *Manitoba Farm Bill* est presque aussi bonne que le subventionnement des compagnies ferroviaires, qui de toute évidence est la disposition essentielle des dispositions en vigueur.

Et il ajoute:

Pour ce qui est de favoriser l'efficacité du système, notre analyse démontre que la proposition du *Manitoba Farm Bill* serait la meilleure option, les subventions aux compagnies ferroviaires, la pire.

Il parlait de la réduction de la distorsion et je suis d'accord avec lui, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle je cite ce passage... je suis d'accord sur son évaluation.

Le président: Monsieur Mayer, j'hésite à vous interrompre au milieu de l'explication de votre amendement. Mais avant d'aller plus loin, vous pourriez peut-être me convaincre de la recevabilité de votre amendement. J'ai de graves réserves à ce chapitre.

M. Mayer: Sur le plan de la procédure, monsieur le président, si cet amendement est adopté, d'après moi, nous n'obligeons ni le gouvernement ni le gouverneur en conseil à faire quoi que ce soit. Nous suivons simplement les mots essentiels de l'article 58(1) où l'on dit:

- (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, sous réserve...

Le président: Oui.

M. Mayer: Et tout ce que fait cet amendement, c'est de modifier ce libellé afin qu'il se lise comme suit:

- (1) Nonobstant l'article 55, les versements peuvent être prescrits par règlement et le gouverneur en conseil peut, par règlement

Le président: Cela donne au gouverneur en conseil le pouvoir de déroger à l'article 55 qui prescrit à qui les versements seront faits. Il me semble que votre amendement, monsieur Mayer, rend possible une nouvelle méthode de paiement qui n'est pas prévue dans le projet de loi et cela me semblerait aller à l'encontre du principe du projet de loi. Si c'est bien le cas, vous savez quelle doit être ma décision.

M. Mayer: Monsieur le président, j'en reviens encore à la question de fond: quel est le principe du projet de loi? On se rend compte de l'importance d'une déclaration du principe au début d'un projet de loi. Nous ne savons pas au juste quelle est l'intention du gouvernement dans ce projet de loi, à part les renseignements contenus dans le titre et certaines déductions tirées de quelques articles.

Le président: Sauf votre respect, monsieur Mayer, je ne crois pas que l'on puisse parler de déductions quand l'article 55 précise «le ministre verse... aux compagnies de chemins de fer». Ce n'est pas une déduction, c'est une instruction directe, il me semble. Quand on dit que le ministre verse ce montant, cela ne semble pas laisser de place au doute.

[Text]

Mr. Bockstael: Are you ruling, Mr. Chairman?

Mr. Mayer: Hold the phone, Mr. Chairman!

Mr. Benjamin: He cannot make his ruling if he is inviting argument.

The Chairman: I invited Mr. Mayer to convince me of the procedural acceptability.

Mr. Benjamin: I am just trying to be helpful.

The Chairman: Do not ask leading questions, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Clause 55 says:

... the Minister shall, in respect of each crop year, pay to the railway companies an amount equal to the government portion of the rates applicable in accordance with Part II ...

Now, as I understand it, there is a big difference between rates and tariffs. As I see it, the amendment I am proposing would allow the rate charged to the producer to vary but the full tariff the railway would receive under this bill to remain the same, except that the railway would receive part of its rates from a different source. It would increase the ... I should not say "would", because it is a permissive clause; it is not an instructive clause. It would allow the possibility of the railways' receiving part of their increase in rates. It would be part of the full tariff from the producer and not solely from the Crow benefit.

In that sense, I would suggest the amendment is certainly in order.

The Chairman: I point out to you again, Mr. Mayer, that not only would it take away the effect of Clause 55.(1); it would also override the minister's ability to withhold payments from the railways if they did not live up to their end of the bargain.

An hon. Member: How would that happen?

Mr. Mayer: How would that happen? That is a good question.

The Chairman: Because Clause 55.(2) says:

(2) The Minister may, taking into account ... withhold from any railway company an amount that, in the opinion of the Minister, is equal ...

Mr. Mazankowski: So?

The Chairman: If you put "notwithstanding section 55" in your amendment, that means that amendment can override Clause 55.

Mr. Mayer: No, I would not interpret it like that at all, Mr. Chairman. Surely, if you put some of the money into the hands of the producer, he should be at liberty to withhold the funds if he does not get the service.

The Chairman: There now, you have just proven my point.

[Translation]

M. Bockstael: Avez-vous pris votre décision, monsieur le président?

M. Mayer: Attendez un instant, monsieur le président!

M. Benjamin: Il ne peut pas prendre sa décision s'il invite à discuter.

Le président: J'ai invité M. Mayer à m'expliquer le bien-fondé de sa démarche du point de vue de sa démarche.

M. Benjamin: J'essaie simplement d'être utile.

Le président: Ne posez pas de question tendancieuse, monsieur Benjamin.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: L'article 55 dit:

... le ministre verse, pour chaque campagne agricole, aux compagnies de chemins de fer un montant égal à la fraction de l'État dans les taux applicables, conformément à la partie II ...

Si je comprends bien, il y a une grande différence entre les taux et les tarifs. Je crois que mon amendement permettrait une variation du taux appliqué aux producteurs tout en assurant que les compagnies de chemins de fer recevraient le plein tarif prévu dans le projet de loi, la seule différence étant la source. Cela augmenterait ... Je ne devrais pas dire que cela augmenterait, car il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire; ce n'est pas une obligation. Ainsi les chemins de fer pourraient recevoir une partie de leur augmentation grâce au taux. Il s'agirait d'une partie du plein tarif appliqué aux producteurs et non seulement attribuable au régime prévu par le Nid-de-Corbeau.

J'estime donc que l'amendement est recevable.

Le président: Je vous rappelle encore une fois, monsieur Mayer, que non seulement l'amendement annulerait l'effet de l'article 55.(1), mais il empêcherait aussi le ministre de retenir des versements destinés à une compagnie de chemins de fer si elle ne respectait pas ses obligations.

Une voix: Comment cela se passerait-il?

M. Mayer: Comment cela serait-il possible? C'est une bonne question.

Le président: Le paragraphe (2) de l'article 55 dit:

(2) En se fondant sur le rapport de la commission ... le ministre peut retenir, sur les versements destinés à une compagnie de chemins de fer, un montant qu'il estime égal ...

M. Mazankowski: Et alors?

Le président: Si vous commencez votre amendement par «par dérogation à l'article 55», cela veut dire que votre amendement peut justifier une dérogation à l'article 55.

M. Mayer: Non, ce ne serait pas du tout mon interprétation. Il me semble évident; que si une partie de l'argent est dans les mains des producteurs, ils devraient avoir la possibilité de le garder s'ils n'obtiennent pas le service.

Le président: Vous venez de me donner raison.

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes, it says "payments to the railways" in Clause . . .

Mr. Mayer: No, but it does not say . . .

The Chairman: This bill does not provide for payments to producers, and any amendment that provides that is contrary to the principle of the bill.

Mr. Mayer: But again, Mr. Chairman, as I read Clause 55.(1), we are talking about the rates applicable in accordance with Part II.

The Chairman: Yes, but your amendment says Clause 55; it does not say Clause 55.(1), Mr. Mayer. I do not see that I have any option but to rule that it is . . .

I will hear Mr. Mazankowski first, because he asked beforehand to make a comment. So I will let him make it, then Mr. Benjamin.

• 1755

Mr. Mazankowski: Here again, Mr. Chairman, I think you are rendering decisions that are somewhat inconsistent. I moved an amendment earlier, which was considered to be part of a package, which would have the effect of at least opening the door in a permissive and enabling way. We dealt with a new clause in 55.(1) which said:

Subject to any regulations promulgated by Governor in Council pursuant to Section 58 and subject to Section 21 and subsections 55.(2) and (3), the Minister shall, in respect of the 1983-84 and subsequent crop years pay to the railway companies the Crow Benefit plus the government contribution to cost increases.

That was found to be in order and I think you ruled wisely on that one. If that was found to be in order, I think you are bound by the principle of consistency to rule this one in order.

Secondly, the powers of the Governor in Council with respect to rendering regulations are pretty broad: we have Clause 55, we have Clause 58, I believe we have regulations earlier, in the second part of the bill. Then we go to Part V and find that the regulations the Governor in Council may prescribe are pretty broad. They may make regulations:

prescribing anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council

—and it goes on.

I think the broad powers of the Governor in Council are in fact in place. What Mr. Mayer proposes to do is to allow a permissive clause to be incorporated, which at some later date could provide the opportunity for the consideration of a modified system of payment—here again tying it to the whole review process, which is going to be a part of this bill.

The review process for the consideration of ways and means to modify the method of payment is not going to be the subject of the review under Clause 59 of this bill, it is going to be established under a very elaborate special inquiry under the Inquiries Act. If the inquiry under the Inquiries Act is going to

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, on parle de «versements destinés à une compagnie de chemins de fer» . . .

M. Mayer: Mais on ne dit pas . . .

Le président: Le projet de loi ne prévoit pas des versements destinés aux producteurs, et tout amendement ayant cet effet va à l'encontre du principe du projet de loi.

M. Mayer: Encore une fois, monsieur le président, d'après mon interprétation du paragraphe (1) de l'article 55, il s'agit des taux applicables conformément à la partie II.

Le président: Oui, mais votre amendement parle de l'article 55, et non pas du paragraphe (1) de cet article. Je ne crois pas avoir d'autre choix que de décider . . .

Je vais d'abord donner la parole à M. Mazankowski, parce qu'il m'avait demandé la permission de parler. Il a donc la parole et sera suivi de M. Benjamin.

M. Mazankowski: Encore une fois, monsieur le président, je crois que vos décisions manquent de cohérence. J'ai proposé un amendement tout à l'heure, qui était considéré comme faisant partie d'un ensemble et il ouvrait une porte. Je parle du nouveau paragraphe (1) de l'article 55 qui disait:

Sous réserve des règlements promulgués par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 58, et sous réserve des dispositions de l'article 21 et des paragraphes 55.(2) et (3), le ministre verse aux compagnies de chemins de fer, pour la campagne agricole 1983 et 1984 et les suivantes, la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts.

Vous avez considéré cet amendement comme recevable et je crois que votre décision était éclairée. Puisque vous l'avez trouvé recevable, je crois que la logique vous oblige à en faire de même dans ce cas-ci.

Deuxièmement, le gouverneur en conseil a des pouvoirs assez larges en ce qui concerne la promulgation de règlements: nous avons l'article 55, l'article 58, et je crois que des règlements étaient prévus aussi dans la deuxième partie du projet de loi. Comme on constate la partie V, les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil sont assez vastes. Il peut:

procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi.

et cela continue de la même façon.

Le gouverneur en conseil a donc des pouvoirs plutôt larges. M. Mayer propose un article facultatif qui permettrait, à une date ultérieure, de considérer l'instauration d'un système modifié de paiement—dans le contexte du processus d'examen prévu par le projet de loi.

L'examen afin de considérer des modifications éventuelles de la formule de paiement ne fait pas l'objet d'un examen prévu à l'article 59 du projet de loi, il s'agit plutôt d'un processus élaboré tel que prévu par la Loi sur les enquêtes. Pour que cette procédure ait une valeur réelle, il faudrait

[Text]

have any meaning whatsoever, if it is going to have any genuine status, then of course it is almost mandatory that provisions be established to allow whatever recommendations may flow from that review to be at some point in time incorporated into the bill. We have had the anticipation of the railway companies looking at the possibility of further losses in regard to travelling to Prince Rupert and the differential in distances between Edmonton and Vancouver and Calgary and Vancouver, and in anticipation of that we have allowed the kind of latitude in this bill that would provide for that to be looked after at some future date down the road. What Mr. Mayer is simply trying to do is to leave that door open and provide an enabling vehicle and mechanism for modification at some later date.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I must comment upon your argument, because I had a sneaking suspicion when I found your amendment to Clause 55.(1) to be in order that it would probably come back to haunt me. However, I point out to you that your amendment said very clearly that the minister "shall . . . pay to the railway companies the Crow benefit plus the government contribution to cost increases". It did not say anything with regard to producer payments. While Mr. Mayer's amendment per se does not say anything about producer payments, it is obvious that it allows payments to producers.

Mr. Mazankowski: It could be to the elevator companies.

The Chairman: It could be.

Mr. Mazankowski: It could be to the elevator companies, it could be to the shipper, that is yet to be defined. There is a whole host of things it could do.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I listened to you.

Mr. Mayer: It could be Uncle Louis in Las Vegas.

• 1800

The Chairman: The fact is the bill says it shall be paid to the railways. Had your amendment carried—the amendment which I did allow on procedural grounds, although I expressed grave doubt—then this amendment would be in order. Your amendment did not carry, and 55.(1) is still in place, which says clearly that it is paid to the railways; and therefore in my opinion the amendment is out of order, and I so rule.

Mr. Mazankowski: So you are saying, then, because my amendment to Clause 55.(1) was defeated, this particular motion that is being moved by my colleague, Mr. Mayer, really is redundant?

The Chairman: No, I am saying it is out of order, because it would be consequential to it; and because it is not there, this one is also out of order, because it changes the principle of the bill.

Mr. Mazankowski: If this one had been adopted, then . . .

[Translation]

prévoir des mécanismes pour que les recommandations qui découlent de l'examen soit incorporé dans la loi. Nous avons pensé que les chemins de fer continueraient peut-être à subir des pertes dans le cas des livraisons à Prince Rupert et à cause de la différence de distance entre Edmonton et Vancouver et Calgary et Vancouver. Compte tenu de cela, nous avons permis une certaine latitude dans le projet de loi de sorte que ces difficultés peuvent être réglées à l'avenir. M. Mayer cherche simplement à laisser cette porte ouverte de manière à pouvoir obtenir une modification à une date ultérieure.

Le président: Monsieur Mazankowski, je dois répondre à votre argument car je craignais, en décidant que votre amendement du paragraphe 55(1) était acceptable, avoir des ennuis plus tard à cause de cela. Je vous rappelle que votre amendement précisait très clairement que le ministre «verse aux compagnies de chemins de fer . . . la subvention du Nid-de-Corbeau et la contribution de l'État pour tenir compte de l'augmentation des coûts». Il n'était pas question des paiements aux producteurs. Même si l'amendement de M. Mayer ne spécifie pas des paiements aux producteurs, il est évident qu'il permet de tels paiements aux producteurs.

Mr. Mazankowski: Il pourrait se faire aux éleveurs.

Le président: Oui.

Mr. Mazankowski: Le paiement pourrait se faire à l'éleveur, à l'expéditeur, cela reste à définir. Il y a toute une foule de possibilités.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous ai écouté.

Mr. Mayer: On pourrait les envoyer à tonton Louis à Las Vegas.

Le président: Il demeure que, dans le projet de loi, on dit que le montant sera versé aux compagnies de chemins de fer. Si votre amendement, que j'ai jugé recevable bien que douteux, avait été adopté, celui que vous présentez maintenant serait recevable. Or, votre amendement n'a pas été adopté et le paragraphe 55.(1) stipule toujours que le montant est versé aux compagnies de chemins de fer; par conséquent, je considère que votre amendement est irrecevable et j'en fais une décision.

Mr. Mazankowski: Donc, vous dites qu'étant donné que mon amendement au paragraphe 55.(1) a été rejeté, cet amendement que présente mon collègue, M. Mayer, est inutile?

Le président: Non, je dis qu'il est irrecevable car il découlerait de votre premier amendement; puisque cet amendement n'a pas été adopté, celui-ci est également irrecevable car il change le principe du projet de loi.

Mr. Mazankowski: Donc, si l'amendement que j'ai présenté avait été adopté . . .

[*Texte*]

The Chairman: Then I would have had to take a different look at it, I suspect, in light of what happened between then and now. But certainly without the previous amendment this one cannot be accepted.

Now, then, having disposed of that one . . . Mr. Mayer has another amendment which is consequential to the first one. Whether or not he wants to move it now, I do not know.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I do not want to belabour the patience and demeanour of the committee. You have already pointed out that the first amendment is out of order as a result of Clause 55, and without belabouring it, I do not think it requires a lot of clairvoyance to know that if I did move it, you would find it out of order. So I guess I will not move it, although it leaves me again with a certain amount of sadness that we have a situation where people are not even willing to listen to arguments. But I will not move it, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: It is part of the charade we are going through here.

Mr. Mayer: It is 6.00 o'clock, Mr. Chairman. Could we adjourn in deference to our stomachs?

The Chairman: We will get to it right after the dinner hour.

The committee is adjourned until 7.30.

[*Traduction*]

Le président: Dans ce cas, j'aurais dû considérer cet amendement-ci d'un autre oeil; en tenant compte de ce qui est arrivé. Mais, étant donné que votre amendement n'a pas été adopté, celui-ci ne peut pas être reçu.

Ce problème ayant été réglé, M. Mayer voudrait présenter un autre amendement qui découle du premier. Je ne sais pas s'il veut encore présenter cet amendement.

M. Mayer: Monsieur le président, je ne voudrais pas abuser de la patience du Comité. Vous avez déjà dit que le premier amendement est irrecevable, je ne vais pas insister lourdement et je comprends que, si je présentais mon amendement, vous le déclareriez irrecevable. Donc, je ne le présenterai pas bien que je sois quelque peu chagriné de voir qu'on ne veut pas entendre notre raisonnement. Cependant, monsieur le président, je ne présente pas cet amendement.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Cela montre bien dans quel esprit le Comité travaille.

M. Mayer: Il est maintenant 18 heures, monsieur le président. Pourrions-nous lever la séance de façon à aller satisfaire nos estomacs?

Le président: Nous y viendrons immédiatement après l'heure du dîner.

La séance est levée et reprendra à 19h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 3:30 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

A 9h30 et 3h30:

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre avocat-conseil général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 141

Tuesday, September 20, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 141

Le mardi 20 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transports**

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 20, 1983
(210)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave and Neil.

Other Member present: Mr. Lewycky.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 58.

On Motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 58 be amended by deleting line 28, on page 31, and substituting the following therefor:

“be provided by any person receiving the”

Mr. Althouse moved,—That Clause 58 be amended by deleting line 28, on page 31, and substituting the following therefor:

“be provided by any railway company receiving the”

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 5.

After debate thereon, the question being put on Clause 58, as amended, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

On Clause 59

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 59 be amended by adding a new clause after lines 35, on page 31, and renumbering the subsequent clauses accordingly:

“59. (a) Where pursuant to Sections 55 and 58, the Governor in Council has authorized payments other than payments to the railway companies, or has authorized part of the payments to the railway companies and part to a party or parties other than the railway companies, the Governor in Council, notwithstanding any other provision in this Act, shall prescribe by regulation such measures as will be required to ensure that the aggregate rate per tonne to be paid to the railway companies shall be equal to the aggregate rate per tonne to be paid to the other parties.”

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 SEPTEMBRE 1983
(210)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave et Neil.

Autre député présent: M. Lewycky.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'examen de l'article 58.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 58 soit modifié par la substitution à la ligne 23, page 31, de ce qui suit.

«des versements visés à»

M. Althouse propose,—Que l'article 58 soit modifié par la substitution, à la ligne 23, page 31, de ce qui suit:

«compagnie de chemin de fer bénéficiaire de versements visés à»

L'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 1; Contre: 5.

Après débat, l'article 58 modifié, mis aux voix, est adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 5; Contre: 4.

Article 59.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 59 soit modifié par l'addition de nouveaux alinéas 59a) et b) après la ligne 31, à la page 31, et la renumérotation des articles subséquents:

«59. a) Lorsque, conformément aux articles 55 et 58, le gouverneur en conseil autorise des versements autres que des versements aux compagnies de chemin de fer, ou autorise des versements en partie aux compagnies de chemin de fer et en partie à d'autres, par dérogation à toute autre disposition de la présente loi, il prescrit par règlement les mesures nécessaires pour veiller à ce que le taux global par tonne versé aux compagnies de chemin de fer soit égal au taux global par tonne versé aux autres parties.»

gate rate per tonne as if all payments were made to the railway companies.

(b) Where regulations have been prescribed pursuant to sections 58(1)(a) and section 59, sections 22 to 28 inclusive apply *mutatis mutandis*."

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Mr. Mazankowski, I think, had your previous amendment carried, I would have had no trouble in ruling this one in order. However, without the previous one, it would seem to me that it really does not have much place in this bill anymore, because the Governor in Council with this bill as it is now written in previous clauses to Clause 59, cannot make payments to others that the railway. And, therefore, I think the amendment is redundant and unnecessary and I would, on those grounds, rule it out of order.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 59 be amended by deleting the words "cost increases", in line 6, on page 32, and substituting the following therefor:

"costs"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on Clause 59, it was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dubois	Tardif—5
Flis	

NAYS

Messrs.

Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

On Clause 60

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That the French version of Clause 60 be amended by deleting lines 30 to 35, on page 32, and substituting the following therefor:

"60. Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;

b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré."

After debate thereon, the question being put on Clause 60, as amended, it was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tessier—5
Dubois	

global par tonne qui serait versé si la totalité des versements était payée aux compagnies de chemin de fer.

b) Les articles 22 à 28 inclusivement s'appliquent *mutatis mutandis* à tout règlement d'application de l'alinéa 58(1)a) et de l'article 59.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Monsieur Mazankowski, votre amendement précédent eût-il été adopté, il m'aurait été facile de déclarer celui-ci recevable. Mais sans l'amendement précédent, celui-ci n'a pas sa place dans le projet de loi, parce qu'il ressort de l'article 59 et de tous les articles précédents du projet de loi dans sa forme actuelle, que le gouverneur en conseil ne peut faire de versements à d'autres que les compagnies de chemin de fer. En conséquence, votre amendement est redondant et c'est par ce motif que je le déclare irrecevable.

M. Benjamin propose,—Que l'article 59 soit modifié par la substitution aux mots «augmentations de coûts», à la ligne 5, page 32, de ce qui suit:

«coûts»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 59, mis aux voix, est adopté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Bockstael	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dubois	Tardif—5
Flis	

CONTRE

Messieurs

Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

Article 60

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que la version française de l'article 60 soit modifiée par substitution, aux lignes 30 à 35, page 32, de ce qui suit:

«60. Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;

b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré.»

Après débat, l'article 60 modifié est mis aux voix et adopté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tessier—5
Dubois	

NAYS

Messrs.

Benjamin McKnight
Mazankowski Neil—4

On Clause 61

The question being put on Clause 61, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 1.

On Clause 62

Mr. Benjamin moved,—That Clause 62 be amended by deleting lines 3 to 7, on page 33, and substituting the following therefor:

“thereto, the Government of Canada shall return to the Province of British Columbia any lands and any mineral, coal, or other rights on lands it received pursuant to paragraph 1(i) of the *Crow's Nest Pass Act*.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: That seems to me to defeat the purpose of Clause 62—changes the principle of Clause 62. I have made many rulings on that very aspect in our study of this bill, Mr. Benjamin.

Mr. Tessier moved,—That Clause 62 be amended by deleting lines 3 to 7, on page 33, and substituting the following therefor:

“thereto, Her Majesty in right of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the land selected under paragraph 1(i.) of that Act in any manner and on any conditions she thinks fit.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 0.

It was agreed,—That Clause 62, as amended, be allowed to stand.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 10:16 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., September 21, 1983.

CONTRE

Messieurs

Benjamin McKnight
Mazankowski Neil—4

Article 61;

L'article 61, mis aux voix, est adopté par vote à main levée comme suit: Pour: 7; Contre: 1.

Article 62.

M. Benjamin propose,—Que l'article 62 soit modifié par substitution, aux lignes 4 et 5, de ce qui suit:

«peut posséder ou vendre les terres choisies conformément à l'alinéa 2(i) de»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il me semble que cet amendement a pour but de neutraliser l'article 62—d'en modifier le principe. J'ai rendu plusieurs décisions sur cette question dans notre examen de ce projet de loi, monsieur Benjamin.

M. Tessier propose,—Que l'article 62 soit modifié par substitution, aux lignes 4 et 5, à la page 3 de ce qui suit:

«peut posséder ou vendre les terres choisies, conformément à l'alinéa 1(i) de»

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 5; Contre: 0.

Il est convenu,—Que l'article 62 modifié soit réservé.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 22h16, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 21 septembre 1983, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

• 1942

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-155, and we are on Clause 58.

On Clause 58

The Chairman: When we left off for dinner . . .**Mr. Mazankowski:** We were ready for the question.

The Chairman: No, we were not. I wish we had been. But we were almost ready for the question; I will put it that way.

I have notice of an amendment by Mr. Althouse and one by Mr. Flis. Mr. Flis gave notice first, so we will take it first. They are in the same place, and that is why I asked that question.

Mr. Flis: Mine is just to meet the wish of some of the members who wanted the "s" on "persons" removed. Therefore I move that Bill C-155 be amended in Clause 58.(1)(d) by striking out line 28 and substituting the following: "be provided by any person receiving the".

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, do you want to move yours, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes, I think so.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 58 by striking out line 28 on page 31 thereof and substituting the following therefor: "be provided by any railroad company receiving the"; which has the effect, I guess, of removing the "person", with the "s" or without, and replacing it with the words "railroad company".

The Chairman: It seems to be pretty clear.

Mr. Althouse: I think because this clause is dealing with payments to the railways, we should make it fairly explicit, Mr. Chairman, and that is what this amendment proposes to do.

Amendment negated.

The Chairman: Shall Clause 58 carry?**Mr. Neil:** I have a question on that.**The Chairman:** All right.

• 1945

Mr. Neil: About subclause (2), I would like to pose this question to Mr. Kroeger.

If you look at Clause 55.(2), it provides for a hold-back, and then the payment—when the minister is satisfied that an adequate amount has been spent and so on, he can release the money. Would this subclause (2) require him to pay that money regardless, after 90 days?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155 et nous en sommes à l'article 58.

Article 58.

Le président: Lorsque nous nous sommes interrompus tout à l'heure . . .

M. Mazankowski: Nous étions prêts à voter.

Le président: Non. Je le voudrais bien mais je dois dire que nous étions simplement presque prêts.

J'ai reçu un avis d'amendement de la part de M. Althouse et un de la part de M. Flis. Comme c'est M. Flis qui m'a avisé le premier, nous commencerons par lui. Les amendements sur les mêmes lignes et c'est pourquoi j'ai posé la question.

M. Flis: Mon amendement ne vise qu'à satisfaire certains députés qui souhaitaient que l'on supprime le «s» de «les» et de «bénéficiaires». Je propose donc que le projet de loi C-155 soit modifié à l'alinéa 58.(1)d) en remplaçant la ligne 23 par ce qui suit: «par le bénéficiaire des versements visé à».

L'amendement est adopté.

Le président: Voulez-vous maintenant proposer votre amendement, monsieur Althouse?

M. Althouse: Oui, monsieur.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 48 en remplaçant la ligne 23, page 31, par ce qui suit: «par toute compagnie de chemin de fer bénéficiant des versements visés à» ce qui revient à remplacer «les bénéficiaires» par «toute compagnie de chemin de fer bénéficiaire».

Le président: Cela semble très clair.

M. Althouse: Étant donné qu'il s'agit de versements aux chemins de fer, j'estime, monsieur le président, qu'il faut le dire de façon explicite et c'est ce que propose cet amendement.

L'amendement est rejeté.

Le président: L'article 58 est-il adopté?**M. Neil:** J'ai une question à ce sujet.**Le président:** Très bien.

M. Neil: Je voudrais interroger M. Kroeger sur le paragraphe (2).

Si vous considérez le paragraphe 55.(2), vous constatez qu'il prévoit une retenue puis le paiement—lorsque le ministre est convaincu qu'un montant suffisant a été dépensé, etc. il peut débloquer l'argent. Ce paragraphe (2) l'obligerait-il à payer quoi qu'il en soit après 90 jours?

[Texte]

Mr. Kroeger: No, sir. I do not think there is any linkage between these two. The producer will pay his share of the freight rate whenever he turns up at the elevator with a load of grain. The government will make its payments to the railways periodically in instalments, and this merely specifies the outside timing for the last instalment.

I do not think a hold-back could be regarded as an instalment. The minister has the power under Clause 55.(2) and (3) to withhold the money for as long as he sees fit, until such time as the railways have made the investments that he regarded as being required.

Mr. Neil: But when you talk about "final instalment", "final instalment" means the total of the money that is owing to the railways.

Mr. Kroeger: Other than the holdback.

Mr. Neil: It does not say "other than the holdback"; it says "the final instalment under this Part".

Mr. Kroeger: I think the legal interpretation would be that so long as the railways failed to make investments to the satisfaction of the minister, the money is not owing.

Mr. Neil: As long as the legal officer is satisfied. I would hate to see a situation where after 90 days the minister is forced, regardless of what has happened under Clause 55.(2).

Mr. Kroeger: No, sir, I do not think so.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes, I have a question concerning Clause 58.(1)(e). I wonder if the witnesses could tell us how complying with the rules for audit as described here also fit in with the requirements of the Auditor General. Is there a general formula, or a general agreement, to do things according to the way the Auditor General would like, or is this beyond the scope of the Auditor General—this aspect of the bill?

Mr. Kroeger: It is not beyond his scope. The Auditor General would automatically have access to any of the data that were submitted to the CTC. However, to meet the CTC's requirements, which are rather specific and relate to the detailed technical characteristics of railway costing, the CTC would want to be able to prescribe, I think, in a very particular way, what kind of rules ought to apply for audit. But it seems to me the Auditor General... whatever those rules might prescribe, they would still meet the normal requirements of the Auditor General, because one would follow what is called "generally accepted accounting principles".

Mr. Althouse: Under the current acts, does the Auditor General have any right to conduct a comprehensive audit on the Canadian Transport Commission or on any aspects of this bill as outlined here, or must that power emanate from the minister or the Governor in Council?

Mr. Kroeger: I think the status of the Canadian Transport Commission is such that the Auditor General automatically has the right to go in and do a comprehensive audit of the CTC any time he wants.

[Traduction]

M. Kroeger: Non, monsieur. Je crois qu'il n'y a aucun lien entre ces deux articles. Le producteur paiera sa part du transport quand il se présentera à l'élevateur avec un chargement de grain. Le gouvernement fera des versements périodiques aux chemins de fer et il n'est là question que de préciser la date limite du dernier versement.

Je ne pense pas qu'une retenue puisse être considéré comme un versement. Le ministre peut aux termes des paragraphes 55.(2) et (3) retenir l'argent tant qu'il le juge nécessaire et tant que les chemins de fer n'auront pas fait les investissements qu'ils estiment requis.

M. Neil: Mais lorsque vous parlez de «versement final», cela signifie le montant total dû aux chemins de fer.

M. Kroeger: En dehors de ce qui est retenu.

M. Neil: Cela n'est pas précisé; Je lis simplement: «La dernière partie d'un versement».

M. Kroeger: Je crois que l'interprétation légale serait que tant que les chemins de fer ne font pas les investissements voulus pour satisfaire le ministre, celui-ci ne leur doit pas l'argent en question.

M. Neil: Si cela satisfait le conseiller juridique, parfait. Je ne voudrais surtout pas qu'après 90 jours, le ministre soit obligé de payer, quoi qu'il en soit du paragraphe 55(2).

M. Kroeger: Non, je ne pense pas, monsieur.

Le président: Merci.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'ai une question à propos du paragraphe 58.(1)e). Les témoins pourraient-ils nous dire dans quelle mesure les règles de vérification indiquées ici correspondent aux exigences du vérificateur général? Existe-t-il une formule générale ou une entente générale permettant de procéder conformément aux vœux du vérificateur général ou cela ne relève-t-il pas de son autorité?

M. Kroeger: Cela relève certainement de son autorité. Le vérificateur général a automatiquement accès à toutes les données soumises à la C.C.T. Toutefois, les exigences de la C.C.T. étant assez spécifiques et portant sur des caractéristiques techniques détaillées de comptabilité, elle prescrit elle-même un ensemble de règles de vérification très particulières pour les chemins de fer. Cela empêche que le vérificateur général—que quel que soit les règles prescrites par la C.C.T., elles répondent aux exigences normales du vérificateur général car on suit toujours les principes de comptabilité couramment acceptés.

M. Althouse: En vertu des lois actuelles, le vérificateur général est-il habilité à mener une vérification intégrée de la Commission canadienne des transports ou de tels ou tels aspects de ce projet de loi ou bien ce pouvoir doit-il lui être conféré par le ministre ou le gouverneur en conseil?

M. Kroeger: Je crois que le statut de la Commission canadienne des transports veut que le vérificateur général ait automatiquement le droit d'accès à ces comptes et d'effectuer une vérification intégrée à n'importe quel moment.

[Text]

Mr. Althouse: Does that also apply to these kinds of payments and this kind of work, or is that beyond the scope of the Auditor General's mandate with CTC?

Mr. Kroeger: Mr. Farquhar has just pointed out to me that under the Branch Line Rehabilitation Program we have an example of a program that was administered by the government—money spent by the railways, in effect—which was audited and observed upon by the Auditor General.

I am sorry, while we were talking I may have missed a fragment of Mr. Althouse's question.

Mr. Althouse: When that kind of thing happens, is it done at the initiative of the Auditor General? trpt141002

• 1950

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Althouse: So there is no requirement for the CTC or the minister to allow them or instruct them to do a comprehensive audit of a specific segment?

Mr. Kroeger: I think a minister, or indeed a deputy head, probably can invite the Auditor General in to do a comprehensive audit. But the Auditor General would carry out that comprehensive audit primarily from the standpoint of a servant of Parliament, which is what he is; and he would have his eye on the likely needs of Parliament on matters that members of Parliament would be interested in, whereas the kind of auditing requirements the CTC would have would be much more detailed and specific and would relate to the kind of thing they need for their costing reviews and the like.

Mr. Althouse: So the only way that . . .

The Chairman: Mr. Althouse, it seems to me the questions you are putting now are more appropriate to put when we have the CTC before the committee as witnesses, or when the Auditor General is before the Public Accounts committee.

Mr. Althouse: I am just trying to get a handle, Mr. Chairman, on how much real public review there is over and beyond the CTC auditing of the accounts that exist between the government and the railways, and whether there is in fact a back-up set of auditing that can be put into place to see whether the system that is being used by the CTC is in fact in the public interest. I think it is quite within the scope of this committee at this time to find out whether those kinds of protections are built into this bill and how they will apply and when.

At any rate, the questioning on this aspect was pretty well finished. I had simply wanted to establish what the role of the Auditor General is in monitoring or checking the job that the CTC is doing on the monitoring of railway costs and the payments that exist between the CTC and the railways. As I understand it, they can be invited in but they cannot initiate a study on their own recognizance.

Mr. Kroeger: The Auditor General?

Mr. Althouse: Yes.

[Translation]

M. Althouse: Cela s'applique-t-il également à ce genre de versement et à ce genre de travail ou ceci n'entre-t-il pas dans le mandat du vérificateur général auprès de la C.C.T.

M. Kroeger: M. Farquhar vient de me signaler que dans le cadre du programme de réaménagement des lignes secondaires, nous avons un exemple de programme administré par le gouvernement, de fonds dépensés par les chemins de fer, en fait, qui a été vérifié et surveillé par le vérificateur général.

Je suis désolé, j'ai peut-être manqué une partie de la question de M. Althouse en consultant mon collègue.

M. Althouse: Dans un cas semblable, est-ce le vérificateur général qui prend l'initiative d'une telle vérification?

M. Kroeger: Oui.

M. Althouse: Il n'est donc pas nécessaire que la C.C.T. ou le ministre l'autorise ou lui demande d'effectuer des vérifications intégrées de telle ou telle section?

M. Kroeger: Je crois qu'un ministre ou d'ailleurs un sous-ministre peut probablement inviter le vérificateur général à effectuer une vérification intégrée mais ce dernier le ferait essentiellement en sa qualité de serviteur du Parlement et ce sont les besoins du Parlement et les questions qui intéressent les députés qu'ils surveilleraient alors que le genre de vérification que demande la C.C.T. serait beaucoup détaillée et précise et porterait sur ses besoins dans l'examen de la comptabilité, etc.

M. Althouse: La seule façon donc que . . .

Le président: Monsieur Althouse, j'ai l'impression que les questions que vous posez maintenant seraient plus appropriées lorsque nous aurons la C.C.T. comme témoin ou lorsque le vérificateur général comparaitra devant le Comité des comptes publics.

M. Althouse: J'essaie simplement, monsieur le président, de comprendre quel genre de surveillance publique est possible en plus de la vérification de la C.C.T. des comptes de l'État et des chemins de fer. Je veux simplement m'assurer qu'il y a d'autres formes de vérification permettant de veiller à ce que la C.C.T. utilise ce système dans l'intérêt public. Je crois qu'il est tout à fait normal que le Comité se demande si ce genre de protection existe de par ce projet de loi et comment elle s'applique.

De toute façon, j'en avais presque terminé. Je voulais simplement me faire préciser quel était le rôle du vérificateur général dans la surveillance de la C.C.T. qui contrôle les coûts des chemins de fer et des paiements de la C.C.T. et des chemins de fer. Si je comprends bien, le vérificateur général peut être invité mais il ne peut de sa propre initiative faire une vérification.

M. Kroeger: Le vérificateur général?

M. Althouse: Oui.

[Texte]

Mr. Kroeger: Oh, no. It is the opposite. The Auditor General has an unquestioned right to go in and do an audit of any department or agency of the government, depending on its status—there are certain kinds of Crown corporation where he does not. But in general the Auditor General has an unquestioned right to go in and do comprehensive audit at places of his choosing. What I then said was that in addition, it is open to a minister, or I think a deputy head, to invite the Auditor General in even if he has not expressed an interest in doing so.

Mr. Althouse: Over and above that.

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Althouse: Okay. I just wanted to make sure we had it clear. Good.

Thank you.

Clause 58 as amended agreed to.

On Clause 59

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, may I ask a question?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, my understanding is that the minister has provided us with a clause which would either substitute for this one or be in addition to this one.

The Chairman: In addition to.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In addition to. Would the Chair give some direction as to whether or not we can discuss both clauses, or just the clause that is in the bill; because it does put us on the horns of a dilemma, as to having a discussion that makes some sense on this part.

• 1955

The Chairman: I agree, and I suppose I would be inclined to allow a general discussion on the proposed clause. The minister has spoken of it in committee. He was examined to some extent when he was before the committee on stronger review procedure. He brought forward this proposed amendment at the end of the present Clause 59 as second, third, fourth and fifth subclauses.

I have discussed the amendment with the parliamentary secretary and with the vice-chairman of the committee, and I think it is only fair to advise members now that it has some procedural difficulties at this stage that, again, could be easily overcome by the minister at report stage. I will try to be lenient in allowing some discussion, but I am sort of giving you advance warning that there would be a negative ruling if it were introduced.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, my only point is that it becomes very difficult to discuss this particular clause, and to propose amendments to it, if one does not take into account the proposal by the minister and the requirements

[Traduction]

M. Kroeger: Oh, non. C'est le contraire. Le vérificateur général a tout à fait le droit de venir faire une vérification dans tel ou tel ministère ou organisme d'État, selon le cas, puisqu'il ne le fait pas pour certaines sociétés d'État. Toutefois, de façon générale, le vérificateur général a toujours le droit de choisir là où il veut effectuer une vérification intégrée. J'ai également dit qu'en plus, le ministre ou, si je ne m'abuse, un sous-ministre, peut inviter le vérificateur général à venir faire une telle vérification même si celui-ci n'en avait pas pris l'initiative lui-même.

M. Althouse: En plus.

M. Kroeger: Oui.

M. Althouse: D'accord. Je voulais simplement m'assurer de vous avoir bien compris. Bien.

Merci.

L'article 58 tel que modifié est adopté.

Article 59.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, puis-je poser une question?

Le président: Oui, monsieur.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je crois que le ministre nous a fourni un article qui soit remplacerait celui-ci, soit viendrait s'y ajouter.

Le président: Viendrait s'y ajouter.

M. Reid (Kenora—Rainy River): La présidence voudrait-elle alors nous dire si nous ne pourrions pas discuter de ces deux articles ensemble ou s'il nous faut nous en tenir à celui qui est dans le projet de loi car il est certain que nous nous trouvons devant un dilemme si nous voulons avoir une discussion sensée.

Le président: J'en conviens, et je suppose que je pourrais vous autoriser à discuter de façon générale de l'article proposé. Le ministre en a parlé en Comité. Il a été interrogé par le Comité sur une procédure plus stricte d'examen. Il a donc proposé cet amendement qui viendrait s'ajouter à la fin de l'article 59 comme paragraphe deux, trois, quatre et cinq.

J'en ai discuté avec le secrétaire parlementaire ainsi qu'avec le vice-président du Comité et je crois qu'il est normal d'avertir tout de suite les députés que cela présente certaines difficultés de procédure qui pourraient évidemment être facilement éliminées par le ministre à l'étape du rapport. Je vais essayer d'être assez coulant pour la discussion mais je vous avertis que je devrais déclarer l'amendement irrecevable s'il venait à être proposé.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, il devient très difficile, me semble-t-il, de discuter de cet article et d'y proposer des amendements si l'on ne tient pas compte de la proposition du ministre et du fait qu'il nous faudra peut-être

[Text]

that we may have to make recommendations to the minister as to amendments we would like to see in his proposed clause.

An hon. Member: Let us do that after. Let us pass this clause first.

The Chairman: Anyway, I call Clause 59.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Fine.

The Chairman: Okay, Mr. Lewycky.

Mr. Lewycky: Thank you very much, Mr. Chairman. Looking at the clause, any time we talk about a review that implies you have some sort of existing basis or basis for making a comparison, we must know what the existing situation is. It should be fairly comprehensive, and we should be able to compare the impacts.

I am just wondering, Mr. Chairman, if I could be informed by our witnesses whether economic impact studies have been done on the effects of a nature that might be disproportionate to certain communities? What is the nature of the studies that have been done; and the nature of the sample, the size of the sample, when it was taken, what comparisons were made, because I know that some of the material I have circulated, even to the hon. members of Parliament, has indicated there would be a disproportionate impact on constituencies such as mine. So I am just wondering if I could be informed about economic impact studies of that sort.

Mr. Kroeger: I do not know that one can point to economic impact studies or surveys, samples, of the kind that Mr. Lewycky refers to. The Department of Agriculture officials are not represented here, so I cannot speak with complete confidence about what kind of examinations they might have done.

There have been some general assessments done about the status of grain transportation costs in relation to overall farm costs; and as has been pointed out to this committee in the past, according to Dr. Gilson, under the Crow rate, in 1981-1982, grain transportation accounted for something between 2% and 3% of total farm costs. So starting from that point, it would not, I should think, be easy to identify the effects on the prairie farm economy of deviations of a base that small. The other point that I think might be relevant is that as a conscious decision by the government, the cost increases to be borne by producers in the period through 1985-1986 are very limited, just three percentage points, which, in 1983-1984, would translate into perhaps 2.5¢ a bushel.

• 2000

During the period between now and the 1985-1986 review, there would be an opportunity to collect some additional data where that seemed to be useful, because Clause 59.(a) provides a rather extensive description of the various kinds of factors that are to be evaluated in the 1985-1986 review.

So the process of change, should this bill pass, would get under way in the 1983-1984 crop year and there would be an

[Translation]

faire des recommandations au ministre sur les amendements que nous aimerions voir apporter à ce projet d'article.

Une voix: Nous y viendrons après. Adoptons d'abord cet article.

Le président: De toute façon, je mets l'article 59 en délibération.

Monsieur Flis.

M. Flis: Bien.

Le président: D'accord, monsieur Lewycky.

M. Lewycky: Merci beaucoup, monsieur le président. Chaque fois que l'on parle d'examen, cela implique de disposer d'un élément de référence, de connaître la situation actuelle. Une étude assez exhaustive doit donc être faite pour nous permettre de comparer les effets.

Nos témoins pourraient-ils alors me dire si l'on a fait des études sur l'incidence économique de telles mesures sur certaines collectivités? De quelle nature sont ces études? De quel genre d'échantillon parle-t-on? De quelle importance est-il? Quand l'étude a-t-elle été faite? Quelle comparaison a-t-on pu faire? Je sais en effet qu'un certain nombre des documents que j'ai fait circuler sans oublier les députés indiquent que l'incidence économique serait disproportionnée pour des circonscriptions comme la mienne. C'est pourquoi je me demande si l'on a fait des études là-dessus.

M. Kroeger: Je ne suis pas sûr que l'on puisse se reporter à des études, sondages ou échantillonnages de ce genre, monsieur Lewycky. Le ministère de l'Agriculture n'est pas ici représenté si bien que je ne puis vous dire avec certitude le genre d'étude qu'il a pu effectuer.

Je sais toutefois que l'on a procédé à certaines évaluations générales sur les coûts de transport du grain par rapport au total des coûts agricoles; d'autre part, comme on l'a déjà signalé au Comité, d'après M. Gilson, aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau, en 1981-1982, le transport des grains représentait de 2 à 3 p. 100 du total des coûts agricoles. Je ne pense donc pas qu'il puisse être facile à partir d'un point de comparaison si faible d'évaluer l'incidence des variations sur l'économie agricole des Prairies. Il convient également de signaler qu'à la suite d'une décision du gouvernement, les augmentations des coûts que devront subir les producteurs d'ici à 1985-1986 sont très faibles; il s'agit de trois points de pourcentage, ce qui, en 1983-1984, signifierait 2.5c. le boisseau.

D'ici à l'examen de 1985-1986, on pourrait recueillir des renseignements supplémentaires si cela s'avèrerait utile, car l'alinéa 59.(a) donne une liste assez détaillée des divers facteurs dont on tiendrait compte dans l'étude de 1985-1986.

Par conséquent, si ce projet de loi est adopté, le processus de changements serait amorcé au cours de la campagne agricole

[Texte]

opportunity for some of these other assessments to be made. But again, there is always the limitation in doing an economic assessment that, if you are talking about that small a proportion of total farm costs, it would not be very easy to draw clear conclusions about the effect of a change in that component, even though the percentage change off that very low base might be quite significant.

Mr. Lewycky: So am I to understand, then, that there have been no real community economic impact studies that you would be aware of that could be drawn as a comparison?

Mr. Mayer: Where have you been for the last few months?

The Chairman: That points up a problem the committees often have, and without casting any reflections whatsoever, because I recognize too well that not every member can attend committee at all times, that members have other committee work and assignments to do.

Mr. Lewycky, I suggest that you consult with your colleagues to determine whether or not the line of questioning you are following has already been pursued.

Mr. Lewycky: I have consulted, with due respect, Mr. Chairman, and I have even circulated to different members the fact that there is a disproportionate impact on certain communities. To date, I have never received a response from any government-side member, and so consequently, I am asking the witnesses, Mr. Chairman, about these types of impact.

An hon. Member: Why should we tell him what has gone on?

Mr. Lewycky: I am concerned about this, and I want to know if there is anything from his information... that he could enlighten me on this, because I have never received a response from the hon. member from Portage—Marquette, and I circulated some information to him.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Reid and then Mr. Mayer.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I just want to say to Mr. Lewycky that he belongs to a different political party, and he does not confide in me and I do not confide in him. I would assume that he would confide in his colleagues from his party who have been sitting on this committee consistently, who have been putting in the work and the effort and the consistency that this committee deserves. I think Mr. Benjamin and Mr. Althouse have done a superb job of defending their thing. But I do not think it is incumbent upon government members to inform Mr. Lewycky or the NDP just what has been going on.

Furthermore, this committee has operated in the open; all our discussions are open and the transcripts are available. This committee travelled across western Canada and all those concerns that he has mentioned have been addressed in briefs, which we received from all three prairie provinces, and they are all available.

The Chairman: Mr. Mayer.

[Traduction]

de 1983-1984 et il serait possible de faire d'autres évaluations ou études. Mais encore une fois, dans le cadre d'une étude économique, il faut se rappeler que lorsqu'il s'agit d'une petite partie des coûts d'exploitation, il n'est pas facile de tirer des conclusions sur l'incidence d'un changement sur cette partie des coûts, même si le pourcentage de ce point de référence est très élevé.

M. Lewycky: Alors, ai-je bien compris: vous n'êtes pas au courant d'études de l'incidence économique réelle sur lesquelles nous pourrions nous baser?

M. Mayer: Où étiez-vous depuis quelques mois?

Le président: Vous soulevez un problème auquel les comités ont souvent à faire face; je ne vise personne en particulier, mais je reconnais que tous les membres du Comité ne peuvent pas participer à toutes les réunions du Comité, qu'ils ont d'autres travaux à faire qu'ils participent à d'autres Comités.

Monsieur Lewycky, je vous conseille de demander à vos collègues si ces questions n'ont pas déjà été posées.

M. Lewycky: Sauf votre respect, monsieur le président, j'ai consulté mes collègues; j'ai même fait comprendre aux membres du Comité que l'incidence de certaines mesures dans certaines communautés est disproportionnée. Jusqu'à présent, je n'ai jamais reçu de réponse d'un député du gouvernement; par conséquent, monsieur le président, je demande aux témoins des renseignements sur cette incidence.

Une voix: Pourquoi devrions-nous le mettre au courant de ce qui s'est passé?

M. Lewycky: C'est une question qui m'intéresse et je voudrais savoir si l'on peut éclairer ma lanterne car je n'ai jamais reçu de réponse de l'honorable député de Portage—Marquette; pourtant, je lui ai fait part de certains renseignements.

M. Mayer: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Reid et M. Mayer.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je rappelle à M. Lewycky qu'il est membre d'un autre parti politique, qu'il ne se confie pas à moi, que je ne me confie pas à lui. Je suppose qu'il devrait faire confiance aux députés de son propre parti qui ont siégé à ce Comité avec assiduité, qui ont travaillé constamment, comme il se doit. M. Benjamin et M. Althouse ont très bien défendu leur position. Mais je ne crois pas qu'il incombe aux députés du gouvernement de renseigner M. Lewycky ou le NPD sur ce qui s'est déroulé.

Qui plus est, ce Comité a toujours tenu des réunions publiques; tous les procès-verbaux de nos discussions ont été publiés et on peut s'en procurer des exemplaires. Le Comité s'est déplacé dans l'Ouest du Canada et toutes les questions dont il parle ont été soulevées dans des mémoires qui nous sont parvenus des trois provinces des Prairies; on peut se procurer des exemplaires de ces mémoires.

Le président: Monsieur Mayer.

[Text]

Mr. Mayer: Very briefly, Mr. Chairman, the hon. member from Dauphin—Swan River made reference to me. I have not been approached by Mr. Lewycky either in person or by letter to provide him any information as to what has gone on with this committee. Had he done so, I would have been happy to sit down and discuss it with him.

Just to set the record straight, in addition, this committee held hearings in his own home province; it heard from many individuals and groups that came from his own riding. However, this is the first time that I have seen this member at this committee.

It is interesting that he comes on the closing day and wants to raise points of order and question the witnesses on things that have been covered several times over. I will just reiterate what Mr. Reid has said. Had he had a chance to consult with his colleagues, and in any case it is colleague singular who sat on this committee, I am sure that Mr. Benjamin would have been more than happy to inform him as to what has gone on in this committee with respect to the kind of questioning that the hon. member from Dauphin—Swan River is pursuing, Mr. Chairman.

• 2005

Mr. Lewycky: It is possible, Mr. Chairman, that Mr. Mayer was not listening to me. I did not tell him that I wrote a letter during the sittings of the committee, I told him that I had circulated to other members the disproportionate impact on the ridings. I am interested in whether the government has done any kind of study, because even if you talk about average income, when you compare the average income for ridings such as Dauphin—Swan River, the family farm size, and so forth is different. I want to know if the witnesses have evidence about a disproportionate impact. I think that is important. Whenever you look at any kinds of general principles that are set down there generally is some disproportionate impact and that is what I am interested in, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: On a point of information for Mr. Lewycky, I will set the record straight publicly. This line of questioning has been pursued before and to my knowledge the officials and the government have always answered that there has never been a study done, in fact, this side, the Official Opposition, has raised that repeatedly with the government. That was one of the reasons why we took what I think was the responsible step of proposing that the Crow rate remain frozen at the current level, so that there could be time for some impact studies to be done on precisely the kind of thing that Mr. Lewycky is suggesting. Just again to enlighten him as to what has gone on, this party, on behalf of the many producers in the prairie region, took that into account probably six or eight weeks ago in formulating some of the amendments that we moved subsequently, Mr. Chairman. I hope that clarifies it for Mr. Lewycky.

Mr. Lewycky: I am very well aware, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Translation]

M. Mayer: Ce ne sera pas long, monsieur le président; l'honorable député de Dauphin—Swan River a parlé de moi; M. Lewycky n'a jamais communiqué avec moi, soit de vive voix ou soit par lettre pour me demander de lui donner des renseignements sur les travaux de ce Comité. S'il l'avait fait, je me serais empressé de discuter de ces questions avec lui.

Je tiens à préciser ceci: d'autre part, ce Comité a tenu des audiences dans sa province; bon nombre de personnes et de groupes de sa propre circonscription ont comparu devant le Comité. Toutefois, c'est la première fois que ce membre du Comité participe à une réunion.

C'est curieux: il se présente à la dernière réunion et entend invoquer le Règlement pour poser aux témoins des questions qui ont déjà été soulevées à plusieurs reprises. Je reprends ce qu'a dit M. Reid. S'il avait eu l'occasion de consulter ses collègues ou plutôt son collègue, je suis convaincu que M. Benjamin se serait fait un plaisir de le renseigner quant aux travaux de ce Comité qui portent sur le genre de questions qui intéressent l'honorable député de Dauphin—Swan River.

M. Lewycky: Monsieur le président, il est possible que M. Mayer ne m'ait pas compris. Je ne lui ai pas dit que j'ai écrit une lettre au moment où le Comité siégeait; je lui ai dit que j'avais fait comprendre à d'autres membres du Comité l'impact disproportionné selon les circonscriptions. Je tiens à savoir si le gouvernement a entrepris des études de ce genre; lorsqu'on parle de revenu moyen, par exemple, on se rend compte que le revenu moyen d'une exploitation agricole familiale d'une circonscription telle que Swan River peut différer de la moyenne. J'aimerais savoir si les témoins ont des preuves que l'incidence aura un effet disproportionné dans certaines circonscriptions. C'est important de le savoir. Dès que l'on étudie des principes généraux, on se rend compte qu'ils ont un effet disproportionné dans certaines régions; voilà ce que je veux savoir, monsieur le président.

M. Mayer: Pour la gouverne de M. Lewycky, je vais tirer les choses au clair. Ce genre de question a déjà été posée et, pour autant que je sache, les représentants du gouvernement ont toujours répondu que ce genre d'étude n'avait jamais été entrepris; nous-mêmes, membres de l'Opposition officielle, avons maintes fois posé cette question aux représentants du gouvernement. Voilà une des raisons pour lesquelles nous avons fait preuve d'un sens de responsabilité en proposant que le tarif du Nid-de-Corbeau soit gelé à son niveau actuel, ce qui nous permettrait d'entreprendre des études du genre dont parle M. Lewycky. Encore une fois, pour tirer cette situation au clair, je lui signale que ce parti, au nom de bon nombre de producteurs de la région des Prairies, a tenu compte de cela il y a six ou huit semaines en formulant certains amendements que nous avons présentés par la suite, monsieur le président. J'espère que cela jette un peu de lumière sur la situation, monsieur Lewycky.

M. Lewycky: Monsieur le président, je sais très bien que . . .

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: It is not on a point of order, Mr. Chairman, I want to ask some questions. I think I have a legitimate right to; I have been a long-standing member of this committee and I do not think I have ever missed a meeting. I would rather move on to get some clarification . . .

The Chairman: You have the floor.

Mr. Mazankowski: —on some of the issues that affect this particular clause.

The Chairman: You have the floor.

Mr. Mazankowski: I do not know what good it is going to do the committee to engage in the kind of cross-fire that has been going on here.

The Chairman: Not much.

Mr. Mazankowski: If they want to do that, they can do it somewhere else.

The Chairman: You have the floor, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Kroeger what is going to happen after the studies. You are going to assess the appropriateness of the provisions of this bill respecting the apportionment of cost increases between the government and the shippers of grain in respect of the period beyond 1985-1986. What will happen if the apportionment is not proper? What kind of corrective mechanism are you going to have? I find it also very strange that you would be interested in analysing the appropriateness beyond 1985-1986 when that kind of analysis is not taking place with respect to the period 1983-1984 to 1985-1986. What kind of corrective mechanism and corrective action can we assume will take place if there are deficiencies or distortions found in the . . .

Mr. Kroeger: Since there is no way of knowing who the minister of transport or the government will be in 1985-1986 or after, I think it would be hazardous to offer predictions about what will happen. Presumably the government of the day would have the normal options open to it of either making decisions that lay within the competence of the executive or seeking amendments of the legislation as it saw fit from the Parliament of the day.

Mr. Mazankowski: But, Mr. Kroeger, do you not find it strange that we have spent the last 10 years analysing the problems of the railroads in terms of generating revenues to meet the cost of moving grain and how that is going to be done, yet by the same token there has been absolutely nothing done in terms of assessing the producer's ability to pay?—at least if there has been we have not seen it. In our hearings across the country that message was very loud and clear, as a matter of fact, it goes quite beyond that. I have quoted this document before, from the Research Action and Education Centre, which says that in their opinion—this is not a group of farmers, this is a group of intelligent, well-educated people, they use eight-cylinder words and have lots of degrees behind their names. They said . . .

[Traduction]

M. Mazankowski: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, monsieur le président; j'ai l'intention de poser certaines questions. Il me semble que j'en ai le droit. Je suis depuis longue date membre de ce Comité et je ne crois pas avoir raté une réunion. J'aimerais poursuivre et obtenir certains renseignements . . .

Le président: Je vous cède la parole.

M. Mazankowski: . . . sur certaines des questions qui portent sur cet article.

Le président: Je vous cède la parole.

M. Mazankowski: Je ne vois pas à quoi cela sert de se décocher des flèches comme on vient de le faire.

Le président: Ca ne sert à rien.

M. Mazankowski: Si on tient à le faire, qu'on se rende ailleurs.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous cède la parole.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kroeger, qu'arrivera-t-il lorsqu'on aura terminé ces études? Vous allez étudier le bien-fondé des dispositions de la présente loi relatives à la répartition des augmentations de coûts entre l'État et les producteurs de grain en ce qui a trait aux campagnes agricoles 1985-1986. Qu'arrivera-t-il s'il s'avère que la répartition ne convient pas? Quel mécanisme avez-vous prévu pour redresser la situation? Pour ma part, je trouve curieux que vous vous intéressiez au bien-fondé des dispositions au-delà de 1985-1986 et qu'aucune étude ne soit entreprise pour la période 1983-1984 à 1985-1986. A quelle mesure ou à quel mécanisme pourra-t-on faire appel si l'on constate des lacunes ou des distorsions dans . . .

M. Kroeger: Puisqu'il n'est pas possible de savoir qui sera ministre des Transports ou qui dirigera le gouvernement en 1985-1986 ou après cette date, il serait dangereux de faire des prévisions sur la situation éventuelle. On suppose que le gouvernement de l'époque aura un choix normal: il pourra soit prendre des décisions qui relèvent de l'exécutif, soit apporter des modifications à la loi, en tenant compte du Parlement de l'époque.

M. Mazankowski: Mais monsieur Kroeger, n'est-il pas curieux, selon vous, que nous ayons passé les dix dernières années à étudier les difficultés des chemins de fer à générer des revenus pour défrayer le transport du grain d'une part sans étudier la situation financière du producteur? Du moins, si des études du genre ont eu lieu, nous n'en sommes pas au courant. Les témoins que nous avons rencontrés dans les diverses régions du pays nous l'ont bien fait comprendre. J'ai déjà cité des extraits du document intitulé *Research Action and Education Centre*; il s'agit d'un document publié non pas par un groupe d'exploitants agricoles mais par un groupe de gens instruits et intelligents qui emploient des mots polysyllabiques et qui sont bardés de diplômes.

[Text]

• 2010

Mr. Mayer: Almost enough to be a thermometer.

Mr. Mazankowski: Almost enough to be a thermometer, my colleague Mr. Mayer says.

They point out that their rough calculations suggest that the process of consolidation would have the effect of removing some 30,000 to 35,000 farms from rural Saskatchewan during the next decade as a result of this bill. Those are pretty startling observations. They go on to point out that the viability of Saskatchewan's rural communities would be seriously threatened by changes proposed in Bill C-155. So what we are doing here—the government is saying pass the bill and then we will start doing the analysis. I think it is backwards.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: It is always an interesting question, what is a study.

Mr. Mazankowski: We should be able to get a definition of that here, because we have reviews and studies and inquiries; and maybe, Mr. Kroeger, you can give us a description or a definition of all the various studies and reviews that are going to take place in this bill.

The Chairman: No, he cannot.

Mr. Mazankowski: Well, I think he could. We are going to have a study that is now being done by the CTC relative to the cost of capital. We have an amendment moved that we are going to study the appropriateness of constant cost and the level of constant cost. We have a review or study on the CN adjustment. We have this review process established in Clause 59 which really covers the whole waterfront. Then we have a proposal to establish a very elaborate review under the Inquiries Act. If we had had just one or two of those studies before this bill was presented, it certainly might have allayed the producers' fears and we might have been able to adjudge and assess the impact on the processing industry, the livestock industry, the impact on the viability of the family farm, the rural community, the whole social and economic structure of western Canada. We do not have any of that.

I do not know whether we have even done an impact as to how it is going to affect the railroads. It was very interesting that the Wood Gundy research department said in their July 12 issue, looking forward to and contemplating the Crow rate revision:

This regime which has regulated railway grain hauling rates at uneconomic levels for much of its 86 year existence should be revised in the late fall. It will end railway losses for hauling grain and will likely push segment earnings to record levels by 1985.

[Translation]

M. Mayer: Pratiquement assez pour prendre le pouls de la situation.

M. Mazankowski: Mon collègue M. Mayer parle de prendre le pouls de la situation.

On signale que d'après les calculs approximatifs, le processus de consolidation aurait pour effet de supprimer quelques 30,000 à 35,000 exploitations agricoles de la Saskatchewan au cours de la prochaine décennie, si ce projet de loi est adopté. Ce sont des constatations assez affolantes. En outre, on signale que la rentabilité des collectivités rurales de la Saskatchewan serait sérieusement mise en danger par les changements proposés dans le projet de loi C-155. Et que faisons-nous? Le gouvernement propose de faire adopter le projet de loi et d'entreprendre des études par la suite. C'est renverser les choses, à mon avis.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Qu'est-ce qu'une étude? Il a toujours été intéressant d'en discuter.

M. Mazankowski: Il faudrait le préciser maintenant car on parle de révision d'étude, d'examen; Monsieur Kroeger, vous pourriez peut-être nous donner une description ou une définition des diverses études et des divers examens prévus par ce projet de loi.

Le président: Non, il ne peut pas le faire.

M. Mazankowski: Eh bien, il pourrait le faire, à mon avis. Nous aurons les résultats d'une étude actuellement en cours de la CCT qui porte sur le coût du capital. On a proposé un amendement relativement à une étude sur le bien fondé du coût constant et du niveau du coût constant. Il y a l'examen ou l'étude de l'indemnité CN. L'article 59 prévoit ce processus de révision qui couvre toute la question. Puis, on a proposé d'établir un processus d'examen très compliqué en vertu de la Loi sur les enquêtes. Si l'on avait entrepris une ou deux de ces études avant la présentation de ce projet de loi, on aurait pu apaiser les craintes des producteurs et évaluer l'incidence de ces mesures sur l'industrie de la transformation, l'industrie d'élevage de bétail, la rentabilité de l'exploitation agricole familiale, la communauté rurale et toute la structure socio-économique de l'Ouest du pays. Mais nous n'avons les résultats d'aucune de ces études.

Je ne sais pas si l'on a même cherché à connaître quelles seront les répercussions de ce projet de loi sur les chemins de fer. Je vous lis un extrait d'un article publié par le département de recherche de la *Wood Gundy* dans son numéro du 12 juillet dernier; on se dit impatient de connaître et d'étudier la révision du taux de Pas du Nid-de-Corbeau. Voici l'extrait:

Le mécanisme de réglementation des taux de transport des céréales par chemins de fer existe depuis 86 ans; pour la plus grande partie de cette période, il a maintenu les taux à des niveaux peu rentables; ce mécanisme sera révisé vers la fin de l'automne. Il mettra fin aux pertes subies par les chemins de fer au chapitre du transport des grains et augmentera probablement les recettes des tronçons à des niveaux record d'ici à 1985.

[Texte]

We go down to the section "Earnings":

The sum of the aforementioned factors should propel CP earnings to \$6.50 per share in 1984 and a record \$10 per share in 1985. The current price of these shares is \$46.50.

They go on to say, to elaborate further on this great piece of legislation, the Crow rate:

Together with the interim Crow payments received this year the federal initiative will add an estimated \$3.50 per share on earnings in the 1983-85 period. CP Rail is far and away the most important contributor to the transportation earnings. The synergy of cyclical and political improvements in the operating environments should boost railway earnings to 70% above their previous peak by 1985.

Are those kind of reviews and assessments going to be taken on the shift in revenue from the producers to the railroads and what impact that is going to have on the whole economic structure? Is that going to be incorporated in this whole review?

Mr. Benjamin: Maz, are you for or "agin" it?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I was started on an answer. Would Mr. Mazankowski like me to finish it?

Mr. Mazankowski: Sure.

Mr. Kroeger: The Department of Agriculture has as part of its normal business the assessment of the health and needs of the farm sector in Canada. They monitor farm income, they monitor price trends, they monitor costs, they are regularly developing program proposals to meet the needs of that sector.

What qualifies for the title of "study" in the work of that group is a matter of definition. I do not know what really would be the right answer to the question, what kind of studies have you done. I do not know, for example, of the Department of Agriculture having done baseline studies in particular communities, as Mr. Lewycky was asking.

• 2015

But if one looks back, leaving aside Snavelly and leaving aside Booz-Allen, we have had a Hall royal commission, a Prairie Rail Action Committee report and a study done by Mr. Neil on branch line abandonment. We have had a Gilson report, and one of the papers presented to Gilson was on the effect of transportation cost on farm income and expenses in Western Canada. Then there were four task force reports which at least peripherally dealt with some of the kinds of questions that come up.

It seems to me it is a matter for decision by ministers and governments in the aftermath of this bill, what kind of studies should be taken. I certainly do not feel competent to say baseline studies of particular communities might or might not be the right way to go about it. I do not have the methodological knowledge of how you assess social, demographic and

[Traduction]

Passons maintenant à la section intitulée «recettes»:

Combinés, ces facteurs devraient augmenter les recettes du CN de \$6.50 l'obligation en 1984 et d'un record de \$10 l'action en 1985. Actuellement ces actions valent \$46.50.

Voici ce qu'on lit un peu plus loin dans l'article au sujet de ce grand projet de loi:

Compte tenu des versements intérimaires du Nid-de-Corbeau cette année, cette mesure du fédéral ajoutera une valeur d'environ \$3.50 par obligation aux recettes de la période de 1983-1985. Le CP est de loin celui qui contribue davantage aux recettes tirées du transport. Conjugués, les améliorations politiques et cycliques au niveau de l'exploitation devrait faire augmenter de 70 p. 100 les recettes des chemins de fer par rapport à leur niveau antérieur, d'ici à 1985.

Ces études et ces examens vont-ils tenir compte de ce transfert des producteurs aux chemins de fer et quelle en sera l'incidence sur l'ensemble de la structure économique? L'examen tiendra-t-elle compte de cela?

M. Benjamin: Maz, vous êtes pour ou vous êtes contre?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: J'avais commencé à répondre. M. Mazankowski aurait-il l'obligeance de me laisser terminer?

M. Mazankowski: Bien sûr.

M. Kroeger: Dans le cadre de ces opérations habituelles, le ministère de l'Agriculture tient compte de la situation et des besoins du secteur agricole au Canada. Il s'intéresse au revenu agricole, aux tendances des prix, aux coûts et il élabore constamment des propositions de programme pour répondre aux besoins de ce secteur.

Les travaux de ce ministère peuvent-ils être considérés comme des études? C'est une question de définition. Je ne sais pas comment répondre à vos questions ou quel genre ont été faites. Je ne sais pas, par exemple, si le ministère de l'Agriculture a fait des études spécialisées dans des communautés particulières, comme M. Lewycky l'a demandé.

Mais, outre les études de Snavelly et de Booz-Allen, il y a le rapport de la Commission Hall, le rapport du *Prairie Rail Action Committee* et une étude entreprise par M. Neil sur l'abandon des embranchements. Le rapport Gilson a été publié; un des mémoires présentés lors des audiences portait sur l'incidence des coûts du transport sur les recettes et les dépenses agricoles dans l'Ouest du Canada. Quatre ou cinq groupes d'étude ont publié des rapports qui ont traité, du moins, incidemment, de certaines questions qui nous intéressent.

Il me semble que c'est aux ministres et aux gouvernements de décider, après l'adoption de ce projet de loi, du genre d'étude qu'il conviendra d'entreprendre. Je ne me sens pas en mesure de dire quelles études spéciales des communautés particulières pourraient être utiles ou non. Je n'ai pas les connaissances nécessaires qui me permettraient d'évaluer les

[Text]

economic consequences. It is the sort of thing I would have thought members of this committee or the Agriculture committee might want to pursue with the Minister of Agriculture in future years—for example, in reviews of his estimates—to find out what sorts of examinations were decided upon as appropriate.

Mr. Mazankowski: But, Mr. Chairman, at the present time, many producers who feel this bill could very well be the last straw that breaks the camel's back, so to speak, are looking to members of this committee, and indeed, members of Parliament for some safeguards. Just to merely have a review without even consideration of the fact that the actual producers will be consulted . . .

You have said Gilson. Yes, the Gilson process was pretty much defined towards ways and means of dismantling the Crow, looking at some of the side effects of the freight rate and what impact it may or may not have on diversification and processing and what not. But with respect, Mr. Chairman, I do not think Gilson, Hall, Neil, Pratt or Booz-Allen were mandated to deal with the economic and social consequences of a major piece of legislation such as this.

I think the difficulty we are having is that we are being asked to pass a bill; and upon the passage of it, immediately a review process to study the effects of it will be put in place. We have heard throughout the course of the committee hearings and we were warned about the fact that there were far too many unknowns in this particular piece of legislation, unknowns as to the various impacts.

Mr. Chairman, some of us on this committee listened with a great deal of interest, and we are very deeply impressed with the conviction, the sincerity, the genuineness and the openness of many producers and producer groups who came before us. I think, for some of us, our opinions and our approach to this piece of legislation may very well have changed on the basis of that impact; and I make no apologies for that.

For example, we heard from the representatives of the pools. They were supportive of Crow reform and supportive of the producers' paying more. The UGG said the same thing. But they all couched it with certain conditions, and those represent major groups.

But then, when we heard from the rank and file producer, they said: They do not really speak for us. We had local after local come before the committee to put forth their points of view; and they sensed they were betrayed by the fact that their organizations and their spokesmen did not truly reflect their views.

So we are here, in the final stages of this piece of legislation in committee, being asked to pass it on the basis that there will be a review process set up. But, really, it does not go beyond that. We are not sure to what extent the producers will be involved, and if harm or wrong has been inflicted, whether or not it will be corrected. It really seems to me a kind of

[Translation]

conséquences économiques, démographiques et sociales. C'est une question sur laquelle les membres de ce Comité ou les membres du Comité de l'agriculture pourraient peut-être attirer l'attention du ministre de l'Agriculture dans les années qui viendront pour connaître quelle sorte d'examen on a cru utile.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à l'heure actuelle, bon nombre de producteurs estiment que ce projet de loi pourrait être comparé à la goutte d'eau qui fait déborder le vase; ces derniers demandent des garanties aux membres de ce Comité et à leurs députés. Prévoir un examen sans tenir compte de la situation des producteurs actuels . . .

Vous avez parlé du rapport Gilson. Eh bien, le mécanisme proposé par Gilson expliquait clairement comment procéder en ce qui a trait au tarif du Nid-de-Corbeau et il tenait compte de certains effets secondaires sur le tarif et l'incidence possible sur la diversification et le traitement, entre autres. Mais, sauf votre respect, monsieur le président, je ne crois pas qu'on avait demandé à Gilson, Hall, Neil, Pratt ou Booz-Allen de se pencher sur les conséquences économiques et sociales d'un projet de loi comme celui-ci.

Un problème survient du fait qu'on nous demande d'adopter un projet de loi; lorsqu'il sera adopté, on prévoira immédiatement un processus d'examen pour étudier les retombées du projet de loi. Durant toutes les audiences publiques du Comité, on nous a avertis que ce projet de loi comportait des lacunes beaucoup trop nombreuses et qu'on ne connaissait pas suffisamment les retombées éventuelles.

Monsieur le président, certains membres de ce Comité ont écouté avec beaucoup d'intérêt et ont été touchés par la conviction, la sincérité, la franchise et l'intégrité de bon nombre de producteurs et de groupes de producteurs qui ont comparu. Nos opinions et notre attitude envers ce projet de loi ont peut-être été modifiées par leurs témoignages. Je ne m'en excuse aucunement.

Par exemple, nous avons entendu le témoignage des représentants des pools. Ils se sont dits en faveur de la réforme et étaient d'accord que les producteurs devaient payer davantage. Les représentants de la *United Grain Growers* étaient du même avis. Mais ils ont tous exprimé certaines réserves et il s'agit de gens qui représentent des groupes importants.

Puis, nous avons entendu les témoignages du simple producteur; ce dernier a dit que les groupes ou les pools n'étaient pas son porte-parole. L'un après l'autre, les producteurs privés ont comparu devant le Comité pour exprimer leurs opinions; ils se sont sentis trahis et estimaient que leurs organisations et leurs porte-parole ne transmettaient pas leurs points de vue.

Nous sommes maintenant rendus à l'étape finale du projet de loi devant le Comité; on nous demande de l'adopter sous prétexte qu'un processus d'examen sera élaboré. Mais en réalité, on ne va pas plus loin. On ne sait pas dans quelle mesure les producteurs participeront; on ne sait pas dans quelle mesure on leur a fait du tort; on ne sait pas si l'on redressera la

[Texte]

diversionary tactic. It seems to be more of a smoke screen than something having any real impact or consequence. I would hope it would not be the case, because it simply seems to me that if this does not provide a relief valve, then the suspicions and the divisions and the potential for further disharmony and bitterness in western Canada are going to increase, certainly not decrease.

• 2020

The Chairman: Mr. Kroeger, do you wish to respond?

Mr. Kroeger: I do not think so, Mr. Chairman. It seems to me that the kinds of reviews that ought to be mandated for future years is very properly a subject-matter for this committee. I think it is for the committee to decide, rather than for me to add any further comments on it.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for most of the years I have been here there have been a lot of reviews, and every damn one of them had to do with the poor-mouthing of the railroads. Every damn one of them had to do with the Coal Association of Canada, or the Employers' Council of B.C., or The Canadian Manufacturers' Association, or the Canadian Chamber of Commerce. All of the studies had a great deal of attention paid to them. Except for Emmett Hall, there is yet to be any kind of a study on the other side of the coin. Every damn study, except for Mr. Hall, has worried and examined about the poor railroads, have worried and examined about the poor Coal Association of Canada, the poor Canadian Manufacturers' Association, the poor B.C. Forest Products Association. Oh, there have been lots of studies, high-powered witnesses, \$100,000-a-year legal counsel, researchers, consultants, ad nauseam.

And here is a bill, here is the bill that kicks grain producers right in the head. Finally we are getting around to . . . When is there going to be a study about the situation for grain producers and prairie towns and villages and rural municipalities? When is the other side of the coin really going to be looked at?

Now, I think the pools are to be . . . Nobody is perfect, not even me.

Mr. Bockstael: What?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): A point of order, Mr. Chairman; I think Mr. Benjamin has uttered an untruth.

Mr. Benjamin: I will buy that.

Nobody is perfect. One of the fatal mistakes the Pools made was to even begin to enter into this kind of stacked deck—to even enter into it. The deck was stacked.

The Ministry of Transport, three different Ministers of Transport have made up their minds years ago what they were going to the Crow rate, what they were going to do to transportation on the railroads. They made up their minds a long time ago. A Cabinet document says that not only is the Crow

[Traduction]

situation. Cela me semble une tactique de diversion. C'est plutôt un écran de fumée qu'une mesure ayant des retombées ou des conséquences importantes. J'espère que ce ne sera pas le cas car il me semblerait que si nous n'accordons pas de soupape d'échappement, l'Ouest du pays trouvera qu'il aura eu raison de douter, ce qui ne fera qu'augmenter la désunion.

Le président: Monsieur Kroeger, voulez-vous répondre?

M. Kroeger: Je ne crois pas, monsieur le président. Je croirais que les études qui devront être commandées à l'avenir pourraient être débattues en comité. Il revient à ce Comité de décider, je n'ai pas à me prononcer sur ce sujet.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je siège ici depuis longtemps, nous avons pris connaissance de nombreuses études et chacune portait sur le triste sort réservé aux compagnies de chemin de fer. Dans chaque étude, on a accordé beaucoup d'attention à la «*Coal Association of Canada*», à la «*Employers' Council of B.C.*», à l'Association des manufacturiers canadiens et à la Chambre de commerce du Canada.» Toutes les études tenaient compte du point de vue de ces associations. Sauf pour l'étude menée par le juge Emmett Hall, aucune étude n'a cherché à connaître l'autre version. Dans chacune de ces études, sauf celle du juge Hall, on s'est préoccupé des compagnies de chemin de fer, de la «*Coal Association of Canada*», de l'Association des manufacturiers canadiens, de la «*British Columbia Forest Products Association*» et de leur triste sort. Beaucoup d'études ont été menées, faisant appel à des témoins de prestige, à des conseillers juridiques à \$100,000 par année, à des chercheurs, à des experts conseils, etc.

Et voici un projet de loi qui attaque de front les producteurs céréaliers. Quand commandera-t-on enfin une étude sur les producteurs céréaliers, sur les villes, les villages et les municipalités rurales des Prairies? Quand allons-nous enfin essayer de connaître l'autre version de l'histoire?

Selon moi, les syndicats de blé seront . . . Personne n'est parfait, pas même moi.

M. Bockstael: Pardon?

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'invoque le Règlement, monsieur le président; je crois que M. Benjamin vient de fausser la vérité.

M. Benjamin: Je suis d'accord.

Personne n'est parfait. Les syndicats de blé ont fait l'erreur fatale d'accepter de jouer alors que les dés étaient pipés.

Le ministère des Transports, les trois différents ministres ont décidé il y a bien des années de ce qu'il adviendrait du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et de ce qu'ils feraient pour le transport ferroviaire. Ils se sont décidés il y a longtemps. Selon un document du Cabinet, il n'y a pas que le tarif du Pas du

[Text]

rate going to go but all the other regional transportation subsidies.

The Chairman: Do you want to bet?

Mr. Benjamin: Well, you know, it will be interesting, Mr. Chairman, to see how you act on this committee and members from Ontario and Quebec act when their legislation is up for grabs. Then it will be a different story and you will be asking us to support you. I have news for you. We either stick together on this, or else.

Mr. Bockstael: Those are threats.

Mr. Benjamin: Yours can go down the drain, too.

The Chairman: Mr. Benjamin, we are dealing with Clause 59. If you have questions . . .

Mr. Benjamin: Well, that has not been apparent for the last hour.

The Chairman: That is what?

An hon. Member: Has not been apparent for the last hour.

Mr. Benjamin: I just wanted my turn, that is all.

The Chairman: Well, you had it. I think it is time to put the question on Clause 59.

Mr. Lewycky.

Mr. Lewycky: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to follow up on the line of questioning, because I am concerned. For example, in my constituency, I have 66 communities and I have 34 municipalities.

• 2025

If there are no baseline studies, if there are no community studies, it would be extremely difficult to make any sort of valid comparison, even if you were to start a review process now, because in the process rail line abandonments are occurring. Of the 18 hearings we have had in Manitoba, all 18 have gone in favour of the railway. I am wondering whether I could be enlightened even a bit further on whether there have been any Department of Transport studies, for example, on the impact on the highway costs of shifting, of shifting the grain from branch lines to trucks, and what implication . . .

The Chairman: Mr. Lewycky, you are running into the same problem again. That has been discussed over and over and over again in our hearings.

Mr. Benjamin: He is just asking about his riding.

The Chairman: If every member is going to ask the witnesses if an impact study has been done in the particular riding of that member, I think we are becoming a little ridiculous.

Mr. Lewycky: I think there are certain ridings where the impact is going to be disproportionate.

[Translation]

Nid-de-Corbeau qui disparaîtra, toutes les autres subventions au transport régional disparaîtront également.

Le président: Vous voulez parier?

M. Benjamin: Vous savez, monsieur le président, il sera intéressant de voir comment vous et vos collègues de l'Ontario et du Québec réagirez en comité lorsqu'un projet de loi visant l'est du pays sera présenté. Vous changerez votre fusil d'épaule et vous nous demanderez de vous appuyer. J'ai des petites nouvelles pour vous. Nous devons faire front commun ou alors . . .

M. Bockstael: Vous nous menacez.

M. Benjamin: Votre traitement de faveur disparaîtra également.

Le président: Monsieur Benjamin, nous étudions l'article 59. Si vous avez des questions . . .

M. Benjamin: Cela n'est pas évident depuis une heure.

Le président: Pardon?

Une voix: Cela n'est pas évident depuis une heure.

M. Benjamin: Je voulais tout simplement parler à mon tour, c'est tout.

Le président: Et bien vous l'avez fait. Il est temps maintenant de passer au vote sur l'article 59.

Monsieur Lewycky.

M. Lewycky: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais continuer à poser des questions car ce sujet me préoccupe. Par exemple, dans ma circonscription, je compte 66 localités et 34 municipalités.

Si nous n'avons pas d'étude nous permettant de connaître la situation actuelle, il sera très difficile de faire des comparaisons valables quand bien même on entreprendrait aujourd'hui un processus de révision; en cours de route, les compagnies de chemin de fer abandonnent des embranchements. Nous avons reçu 18 témoins au Manitoba et tous étaient favorables à la compagnie de chemin de fer. J'aimerais savoir un peu plus long, j'aimerais savoir par exemple si le ministère des Transports a étudié l'incidence financière sur le transport routier du transport des céréales par camion plutôt que par train, et quelle répercussion . . .

Le président: Monsieur Lewycky, vous soulevez encore le même problème; nous en avons discuté en long et en large lors de nos audiences.

M. Benjamin: Il s'informe au sujet de sa circonscription.

Le président: Si tous les députés s'informent auprès du témoin de l'existence possible d'une étude pour leurs circonscriptions, nos délibérations prendront une tournure un peu ridicule.

M. Lewycky: Dans certaines circonscriptions, l'incidence sera très forte.

[Texte]

Perhaps I could ask a more general question on principle, then. Do the witnesses recognize, and in what way do they recognize, that there are disproportionate impacts in legislation like this, or when some of the other things I mentioned occur?

Mr. Kroeger: The only comment I can think of as it relates directly to the bill is that of course the movement in freight rates will be uniform for all points in western Canada; the same multiple will be applied to every rate in western Canada under Schedule II of the bill.

I can imagine that there might be some different effects in some communities from in others. I would again say that I think it is more a matter for the Department of Agriculture than the Department of Transport to do the more detailed assessments of farm incomes in particular points in western Canada, the components of those farm incomes, the various cost components and trends in those. That is not the sort of thing the Department of Transport normally gets into.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions about the review.

The Chairman: Wonderful.

Mr. Mayer: You have not heard my question yet and you call it wonderful.

The Chairman: I was just saying it was wonderful that we were going to get a question about the review.

Mr. Mayer: We have a government amendment proposing an amendment on the method of payment, with powers under the Inquiries Act. If you look at Clause 59.(b):

(b) the appropriateness of the method provided by this Act for the payment of the government commitment under Part III . . .

I wonder how that is going to fit.

Mr. Kroeger: I think the minister in his remarks to the committee indicated that because of the complexity and importance of the method of payment question, it would be valuable to have an in-depth examination of it done, collect a lot of data, do some of the technical examination of alternative models and their effects on agriculture in the various parts of the country, really as a way of presenting then to the review process in 1985-1986 a fairly well researched body of data and analysis; not just research, but material that had been discussed at length with interested parties in various regions of Canada.

One of the problems of the Gilson process was that it was carried out in a rather constrained timeframe. Dr. Gilson got into the business I think it was perhaps in late March of 1982, and filed his report with the government approximately three months later. It was an extraordinarily comprehensive piece of work for the amount of time that was available. But as an illustration, in the period after Dr. Gilson handed in his report, the Manitoba Farm Bureau came up with a rather more sophisticated model of how you might structure payments to

[Traduction]

Dans ce cas, je pourrai peut-être poser une question plus générale. Les témoins reconnaissent-ils que des projets de loi comme celui-ci ont des répercussions considérables, reconnaissent-ils le bien fondé de ce que j'ai dit précédemment?

M. Kroeger: Tout ce que je peux dire au sujet de ce projet de loi c'est que bien sûr l'augmentation des tarifs de transports sera uniforme pour tous les points d'expédition dans l'ouest du pays; l'annexe II du projet de loi fixe les multiplicateurs des tarifs pour tous les points dans l'ouest du pays.

J'imagine qu'il pourrait y avoir des répercussions différentes selon les localités. Encore une fois, selon moi, ce sujet relève plus du ministère de l'Agriculture que de celui des Transports, il revient plus au ministère de l'Agriculture d'évaluer le revenu des agriculteurs dans certaines localités de l'ouest du pays, de voir comment se compose ce revenu et de déceler les tendances. Le ministère des Transports n'a pas l'habitude de faire ce genre d'étude.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions au sujet de l'examen.

Le président: Magnifique.

M. Mayer: Vous n'avez pas encore entendu mes questions et vous dites qu'elles sont magnifiques.

Le président: Je dis tout simplement qu'il est magnifique d'entendre une question portant sur l'examen.

M. Mayer: Nous étudions un amendement présenté par le gouvernement portant modification du mode de paiement et faisant référence à la Loi sur les enquêtes. Si nous nous reportons au paragraphe 59b)

b) du bien-fondé de la formule de paiement de l'engagement financier de l'État visé à la partie III . . .

Je me demande comment cela peut s'agencer.

M. Kroeger: Dans sa réponse au Comité, le ministre a dit, je crois, qu'étant donné la complexité et l'importance de la question des modes de paiement, il serait utile d'en faire un examen approfondi, de recueillir beaucoup de données, de faire un examen pratique des solutions de rechange et de leur répercussion sur l'industrie agricole dans les différentes régions du pays, afin qu'en 1985-1986, l'examen qui sera fait puisse être fondé sur des données et des analyses sérieuses; il ne s'agira pas seulement de résultats de recherches mais bien de résultats de discussions qui auront eu lieu avec les différentes parties intéressées du pays.

Une des lacunes du rapport Gilson, c'est que l'étude a été menée dans un délai relativement court. M. Gilson, je crois, s'est vraiment attaqué au problème à la fin du mois de mars 1982 et il a déposé son rapport quelque trois mois plus tard. C'est une étude très sérieuse, compte tenu du délai d'exécution. Mais par exemple, après que M. Gilson eut présenté son rapport, le bureau agricole du Manitoba a présenté un modèle plus complexe de structuration des paiements aux producteurs.

[Text]

producers. They did that because they had more time and they were able to bring some expertise to bear.

• 2030

That is only one example of the kind of thing that might happen under the sort of examination the minister is proposing to precede the review as an important contribution to the discussions at the review.

Mr. Mayer: In relation to Clause 59.(e):

the need for future comprehensive reviews of the operation and effects of this Act

in conjunction with (b), do the departmental officials see that need for an ongoing review and the review referred to in subclause (b) in the form of a Gilson process or more in the form of an inquiry, of a royal commission? How did they see the thing proceeding, as far as getting input from the various people involved with the bill is concerned?

Mr. Kroeger: I think it is impossible to predict what conclusions might be drawn in 1985-1986 about what sort of unfinished business was in existence at that time, but there might very well be some. It would be heroic to assume that the 1985-1986 reviews would settle all the outstanding questions. It might have to do with something simply of the nature of the CTC's quadrennial costing reviews. It could have to do with a range of other questions. Clause 59.(e) is perhaps slightly superfluous, in the sense that obviously the people who do those reviews in 1985-1986 are going to think about what they have been able to accomplish and what must be looked at again at a later date.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, one of the things that comes to mind when we have all these reviews that are either in the bill or on notice from the government that they intend to put in the bill, is that you wonder how the government plans to implement what may be far-ranging recommendations from a review. It strikes me that one of the things the government might have considered was simply a sunset clause on the bill, which would say that this bill lapses every five years or every 10 years unless a subsequent bill is passed to see that the provisions of this bill are considered.

I am wondering if the government ever considered approaching it from that standpoint. If they are really concerned about the review process, and we obviously must be—I say we, the committee, the government, all of us involved with this—to the extent that we have to have so many review processes, it must mean that the government senses some concern about the bill. If the government senses that, it seems to me that there should be some kind of provision in the bill, either in terms of latitude or an onus that is put on subsequent Parliaments to see that this bill is continued. I am wondering if the government ever considered approaching it from that point of view, where you simply said that the bill would lapse after every five years, or seven years, or ten years—something like the Bank Act—subsequent to a continuation of the provisions of the bill.

[Translation]

Ils ont pu le faire parce qu'ils avaient un délai plus long et qu'ils ont pu faire appel à d'autres spécialistes.

C'est là un exemple des résultats qu'on peut escompter de l'étude qu'envisage le ministre comme préalable à l'examen.

M. Mayer: Compte tenu de ce qui est dit au paragraphe 59.(b) et de ce qu'on lit au paragraphe 59.(e):

de la nécessité d'effectuer dans l'avenir d'autres examens complets de l'application et des effets de la présente loi,

les fonctionnaires pensent-ils que cet examen auquel on fait allusion au paragraphe (b) devrait se faire sur le modèle de l'étude Gilson ou d'une commission royale d'enquête? Comment, dans le cadre du projet de loi, entendent-ils procéder pour susciter la participation des différents intéressés?

M. Kroeger: Il est impossible de prévoir les conclusions qui seront tirées en 1985-1986 sur les études qui seront encore à venir à cette époque; il pourrait y en avoir. Il serait naïf de supposer que les examens de 1985-1986 régleront tous les problèmes. Il pourrait s'agir tout simplement de mener une étude du genre de celle que fait la C.C.T. tous les quatre ans sur l'établissement des coûts. Il pourrait s'agir d'étude portant sur d'autres sujets. Le paragraphe 59.(e) est peut-être quelque peu superflu en ce sens que les personnes qui seront chargées de faire les examens en 1985-1986 auront déjà réfléchi à ce qu'elles seront capables de faire et à ce qui devra être refait plus tard.

M. Mayer: Monsieur le président, compte tenu de ces examens prévus au projet de loi ou aux amendements qu'entend présenter le gouvernement, on ne peut que se demander comment le gouvernement entend procéder pour appliquer les recommandations découlant de tous ces examens. À mon sens, le gouvernement aurait dû penser à insérer dans le projet de loi une disposition de limitation de durée stipulant que le projet de loi tombera en désuétude au bout de cinq ou 10 ans à moins qu'un projet de loi ne soit adopté pour reconduire celui-ci.

Je me demande si le gouvernement a jamais envisagé la chose de ce point de vue. Si l'on accorde vraiment beaucoup d'importance au processus d'examen, nous devons de toute évidence et lorsque je dis nous, j'entends le Comité, le gouvernement, tous ceux qui adoptent les lois, nous devons de toute évidence comprendre que le gouvernement fait écho aux préoccupations exprimées à l'égard de ce projet de loi. Dans ce cas, il me semble qu'il devrait y avoir une disposition de limitation de durée de façon à demander au Parlement ultérieur de se prononcer sur le bien-fondé de ce projet de loi. Je me demande si le gouvernement a jamais envisagé la chose de ce point de vue, du point de vue d'une disposition d'une limitation de durée à 5 ans, sept ans ou même 10 ans, comme la Loi sur les banques tout en stipulant que les dispositions de ce projet de loi peuvent être maintenues.

[Texte]

Mr. Kroeger: There certainly was some discussion, mostly of an informal what-if-we-did-it-this-way type, about sunseting one clause or another in the bill. It was considered.

The problem about a sunset clause is that one is deciding in year X that in some future year, which is to be specified, that will be exactly the right time for a government to address various outstanding issues and present legislation to Parliament about those issues.

That might or might not conform to the realities when the deadline comes. A government might conclude that there really is no need to legislate about the various points at issue, or it might decide it has higher priorities that it wants to use in occupying parliamentary time at that point and conclude that some months later it would like to deal with some of these issues. It does rather constrain the decision-making by the government of the day as to what its priorities should be at a particular point.

• 2035

So in the end a government always has the option of deciding that a problem is so pressing it must present legislation to Parliament. It seemed better to leave that decision to the judgment of the government of the day in the light of its other priorities.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just in conclusion, I have the same concerns that have been expressed on this side of the table, that we are proceeding with a bill that is going to require the producers to pay additional funding before we really have a clear idea of what the impact is going to be. Some people would say it is putting the cart in front of the horse; others would say that it is closing the barn door after the horse got out. With a name like "Mayer", I think I can use either one of those analogies with a certain amount of knowledge, shall we say.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Mayer.

The Chairman: Mr. Mazankowski, to ask a question; then he has an amendment.

Mr. Mazankowski: I was wondering whether the legislative draftsman had any thoughts about what form this particular review would take.

Mr. Kroeger: The 1985-86 review?

Mr. Mazankowski: This one here.

Mr. Kroeger: I am sorry, "this one here" being the one in Clause 59?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Kroeger: No, the bill assigns the responsibility of deciding that to the minister of the day. Aside from giving legislative recognition to the need for a review, no attempt was made to prescribe at this point what the right way of going about it would be.

Mr. Mazankowski: The second question, having to do with the method of payment—is one to assume that that will be more or less redundant? The method of payment inquiry that is going to take place starting in April and to be completed by

[Traduction]

M. Kroeger: Nous avons bien sûr discuté de façon informelle de la possibilité d'imposer des limitations de durée à un article ou à un autre du projet de loi.

Le problème que posent les dispositions de limitation de durée c'est qu'on ne sait pas exactement lorsque la loi viendra à échéance si le moment sera propice pour le gouvernement d'étudier ces problèmes et de présenter un projet de loi à ce sujet.

Il peut y avoir des problèmes plus pressants à l'échéance. Un gouvernement pourrait conclure qu'en définitive, il n'est pas nécessaire de présenter un projet de loi pour régler les différents problèmes, le gouvernement pourrait décider qu'il a d'autres priorités plus importantes pour le débat en Chambre, le gouvernement pourrait conclure que quelques mois plus tard, il serait prêt à s'attaquer à ces problèmes. Cela limite d'une certaine façon le processus de prises de décisions du gouvernement quant aux priorités à établir.

Donc, en définitive, le gouvernement peut toujours décider qu'un problème est urgent et qu'il doit présenter un projet de loi en Chambre. Nous avons jugé qu'il valait mieux laisser cette décision au gouvernement, qui tiendra compte de ses priorités.

M. Mayer: Monsieur le président, pour conclure, j'avoue partager les craintes de ceux qui sont de ce côté-ci de la table, en ce sens que nous sommes en train d'adopter un projet de loi qui imposera des dépenses supplémentaires aux producteurs alors que nous ne savons pas précisément quelles seront les répercussions du projet de loi. D'aucuns diront que nous mettons la charrue avant les boeufs; d'autres diront que nous fermons la porte. Je sais ce que je dis, admettez-le.

M. Bockstael: Merci, monsieur Mayer.

Le président: M. Mazankowski veut poser une question et ensuite présenter un amendement.

M. Mazankowski: J'aimerais savoir si les rédacteurs juridiques ont envisagé le type d'examen qui sera fait.

M. Kroeger: Vous parlez de l'examen de 1985-1986?

M. Mazankowski: Celui-ci.

M. Kroeger: Je m'excuse, «celui-ci» étant celui prévu à l'article 59?

M. Mazankowski: Oui.

M. Kroeger: Non, le projet de loi stipule qu'il revient au ministre d'en décider. Le projet de loi reconnaît qu'il faudra faire un examen mais le législateur n'a pas voulu prescrire immédiatement le type d'examen nécessaire.

M. Mazankowski: Ma deuxième question porte sur le mode de paiement; peut-on supposer que cela sera plus ou moins redondant? L'examen des modes de paiements qui commencera en avril et qui doit être terminé en mars 1985 portera

[Text]

March 1985 will obviously deal with that in a pretty comprehensive way, one would imagine. So I would suspect you would not have two parallel reviews going on at the same time—or is that possible?

Mr. Kroeger: Well, hard to predict.

Mr. Mazankowski: The government is pretty adamant about incorporating any modification in the method of payment, but if that is the case, if they are going to have two reviews going at the same time, one might say what is the purpose behind it. Is it double window-dressing, or what is it?

Mr. Kroeger: Let me toss out a hypothetical example.

Mr. Mazankowski: I like those kinds. You are very illustrative when you do that.

Mr. Kroeger: It cannot be other than hypothetical, because the detailed decisions have not been made. One does not know what conclusion the review would arrive at.

Mr. Mazankowski: You have no notional schemes or anything like that?

Mr. Kroeger: I will try my own version of a notional scheme.

The amendment presented to the committee by the minister talks about people with expertise in matters affected by this proposed act. One could appoint people whose orientation was going to be rather heavily analytical, and they could produce and hold some consultations about data, statistical analysis, extrapolations of future trends, and arrive at some conclusions about what effects a particular payment model might result in. You could then put that into a very different kind of process, which would be, if you like, consultative or negotiating—small “p” political, if you like—in which the representatives of the *Union des producteurs agricoles*, *Coopératives fédérées*, the western farm organizations, possibly the Ontario Federation of Agriculture, were all at the table and had to go through the kind of argue it out, work out a formula that you think you can sell to your membership process that characterized Dr. Gilson's work. So it is not necessarily the case that the sort of thing that is contemplated by the task force proposed by the minister would be identical with the review of the method of payment that is referred to in Clause 59.(b). The one could be fed into the other, but the dynamics or the characteristics of the two processes could be very different.

• 2040

Mr. Mazankowski: I guess with all that studying and with the studies and nowhere to go it is going to be a very interesting time.

I have an amendment which I referred to earlier this morning. I want to put it. I suspect you will have some comment on it, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended on page 31 by adding a new subclause 59.(a) and (b) after line 35, and renumbering the subsequent subclauses accordingly:

(a) Where pursuant to sections 55 and 58, the Governor in Council has authorized payments other than payments

[Translation]

certainement sur cette question et cet examen sera probablement complet, on peut le supposer. J'imagine qu'il n'y aura pas deux examens sur le même sujet qui se dérouleront simultanément; est-ce possible?

M. Kroeger: C'est difficile de le dire.

M. Mazankowski: Le gouvernement refuse de céder sur l'intégration d'une modification aux modes de paiements; cependant, si tel est le cas, si nous devons avoir deux examens simultanément, on pourrait se demander à quoi ces examens serviront. S'agit-il de bien camoufler la réalité ou quoi?

M. Kroeger: Permettez-moi de vous donner un exemple.

M. Mazankowski: J'aime bien quand vous donnez des exemples, nous comprenons bien.

M. Kroeger: Cet exemple sera bien sûr hypothétique car les décisions définitives n'ont pas encore été prises. On ne sait pas encore à quelle conclusion les examens en viendront.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas de régimes théoriques?

M. Kroeger: Je vais vous donner ma propre interprétation théorique.

L'amendement qu'a présenté le ministre au Comité fait allusion à des spécialistes dans les domaines touchés par ce projet de loi. On pourrait nommer des personnes qui ont plutôt tendance à faire des analyses; celles-ci pourraient mener des consultations sur les données, les analyses statistiques, les extrapolations sur les tendances et en arriver à des conclusions sur les effets de modes de paiements particuliers. Ces conclusions pourraient être utilisées dans un processus tout à fait différent, des consultations ou des négociations regroupant les représentants de l'Union des producteurs agricoles, Coopératives fédérées, des organismes agricoles de l'Ouest, de la Fédération agricole ontarienne; tous ces représentants pourraient se pencher sur la question, établir une formule qui serait acceptable à l'ensemble des membres comme le prévoyait M. Gilson. Alors on ne peut pas nécessairement dire que les travaux que pourrait faire le groupe de travail envisagé par le ministre seraient identiques à l'examen du mode de paiements prévus au paragraphe 59. b). Les résultats d'un examen pourraient servir à l'autre mais les caractéristiques de chacun pourraient être très différentes.

M. Mazankowski: Il sera très intéressant de voir ce qu'il adviendra de ces études et de leur résultat.

J'aimerais maintenant présenter l'amendement auquel j'ai fait référence ce matin. J'imagine, monsieur le président, que vous aurez quelque chose à dire à ce sujet.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 31 en ajoutant un nouveau paragraphe 59.a) et b) après la ligne 30 et en renumérotant les paragraphes suivants:

a) Lorsque, conformément aux articles 55 et 58, le gouverneur en conseil a autorisé des versements à des

[Texte]

to the railway companies, or has authorized part of the payments to the railway companies and part to a party or parties other than the railway companies, the Governor in Council, notwithstanding any other provision in this Act, shall prescribe by regulation such measures as will be required to ensure that the aggregate rate per tonne to be paid to the railway companies shall be equal to the aggregate rate per tonne as if all payments were made to the railway companies.

(b) Where regulations have been prescribed pursuant to sections 58(1)(a) and section 59, sections 22 to 28 inclusive apply *mutatis mutandis*.

An hon. Member: That is a repeat of last night's amendment.

Mr. Mazankowski: That was presented this morning for informational purposes only in conjunction with the package of amendments I had indicated to the committee I would be proposing.

Mr. McKnight: Bockstael already ruled on that.

The Chairman: Well, he did not, but I am going to have to.

Mr. Mazankowski, had your previous amendment carried, I would have had no trouble in ruling this one in order. However, without the previous one, it would seem to me it really does not have much place in this bill anymore, because the Governor in Council, with this bill as it is now written in previous clauses to Clause 59, cannot make payments to others than the railways. Therefore, I think the amendment is redundant and unnecessary; and I would, on those grounds, rule it out of order.

Mr. Mazankowski: On a point of order, I would hope that some of my friends across the way who were sympathetic to my package will note that had the first amendment carried there would have been a place for these to be incorporated; and I hope the livestock producers will also recognize that, because they have literally now had the door closed on them. They are probably going to find themselves in a position worse off than they were before this whole exercise started.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I just want to say that I find myself in company with Mr. Mazankowski, in that you have, on the same grounds, eliminated my motion to provide some kind of experimental assistance to the farmers in the Peace River district.

The Chairman: I could say something, but I will stifle myself.

An hon. Member: That is right.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): But note that we are not challenging your decision, Mr. Chairman.

The Chairman: Right.

Mr. McKnight, and then Mr. Benjamin.

[Traduction]

parties autres que les compagnies de chemins de fer ou a autorisé des versements partiels aux compagnies de chemins de fer et à des parties autres, il doit, nonobstant toute autre disposition de cette loi, établir par règlement les mesures nécessaires pour que le taux global par tonne versée aux compagnies de chemins de fer soit égal au taux global par tonne que les compagnies de chemins de fer auraient reçu si elles étaient les seules récipiendaires.

b) Lorsque des règlements ont été établis conformément à l'alinéa 58(1)a) et à l'article 59, les articles 22 à 28 inclusivement s'appliquent *mutatis mutandis*.

Une voix: Cela reprend l'amendement d'hier soir.

M. Mazankowski: Cet amendement faisait partie de l'ensemble d'amendements que j'ai distribués ce matin à titre d'information.

M. McKnight: M. Bockstael a déjà statué.

Le président: Il ne l'a pas fait mais je devrai le faire.

Monsieur Mazankowski, si votre amendement précédent avait été adopté, celui-ci ne poserait pas de problème. Or, comme votre amendement précédent a été rejeté, il me semble que celui-ci ne trouve pas sa place dans ce projet de loi car le gouverneur en conseil étant donné le libellé des articles que nous avons adoptés, et nous sommes rendus à l'article 59, ne peut pas autoriser des versements à des parties autres que les compagnies de chemins de fer. Par conséquent, votre amendement est redondant et inutile; c'est pourquoi je dois le juger irrecevable.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement; j'espère que certains de mes collègues de l'autre côté qui semblaient favorables à l'ensemble d'amendements remarqueront que si le premier amendement avait été adopté, ceux-ci auraient pu l'être également; j'espère que les producteurs de bétail s'en rendront également compte, parce qu'on vient maintenant de leur fermer la porte. Ils se retrouveront probablement dans une situation pire encore que celle où ils étaient avant le début de cette étude.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je voudrais dire que je me retrouve dans la même position que M. Mazankowski en ce sens que vous avez pour les mêmes raisons jugé irrecevable ma motion visant à assurer une aide à titre expérimental aux agriculteurs de Peace River.

Le président: Je pourrais dire quelque chose mais je me retiens.

Une voix: En effet.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Remarquez cependant, monsieur le président, que nous ne contestons pas votre décision.

Le président: D'accord.

M. McKnight et ensuite M. Benjamin.

[Text]

Mr. McKnight: On the review process, we heard, I believe it was from Dr. Heads of the CTC, that they would be in the middle of doing a study on the cost of capital. I have taken some time, because we have not had much paper to go through in this committee and have had lots of excess time, to take a look at a report of a couple of hundred pages, a report to the federal-provincial committee on western transportation... *Roadbed Costs and Cost Relief Options for Canada's Contiguous Railways*. At that time, Mr. Chairman, the people who conducted this study stated:

The cost of money was derived by multiplying estimated net book investment by the CTC prescribed cost-of-money rate. Depreciation accruals were estimated by applying the CP composite depreciation rate; i.e., the CP ratio of depreciation accruals to gross investment to CN recorded gross investment adjusted for overhead.

The latter procedure itself followed: (1) so that estimated depreciation accruals would be consistent with estimated accrued depreciation; (2) because of the possibility that some CN depreciation rates were unduly low and; (3) for consistency, depreciation rates are determined by the railways and approved by the CTC.

Mr. Chairman, a completely different approach to estimating CN capital costs could have been taken. Since the CTC transport costs ascertainment procedures require the application of CP costs of capital factors to CN property, it would have been possible, given all the necessary data, to multiply the various CP variable unit capital costs by the corresponding CN service units, cross miles, yard switching, the whole bit.

• 2045

The question is: Why, in this bill that we have, was the decision made contrary to the decision made by P.S. Ross and Partners; MPS Associates; R.L. Banks; W.N. Menzies; George H. Brutes and George W. Wilson? My understanding is that in this bill the use is a completely different approach—estimating CN capital costs could have been taken. Application of CP costs of capital factors to CN property, that is what has been done basically in this bill, is it not, when we come to the costs of money?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, unfortunately, I made the mistake of parolling Dr. Heads after we finished Clause 57.

Mr. McKnight: Parolling.

The Chairman: I am not sure that I appreciate that word.

Mr. McKnight: May the record show that the chairman smiled.

The Chairman: However, under the circumstances I will accept it.

[Translation]

M. McKnight: M. Heads de la C.C.T., je crois, nous a dit au sujet du processus d'examen qu'il serait en train de mener une étude sur les coûts d'investissement. J'ai pris le temps, étant donné que nous n'avons pas beaucoup de documents à parcourir dans ce comité et que nous avons beaucoup de temps libre, j'ai donc pris le temps d'étudier un rapport de quelque deux cents pages présenté au Comité fédéral provincial du transport de l'Ouest intitulé «Coût des plate-formes et possibilités d'allègement des coûts pour les chemins de fer contigus au Canada». Les gens qui ont mené cette étude ont dit, monsieur le président:

Le coût de l'argent a été calculé en multipliant les évaluations d'investissement net par le taux prescrit par la C.C.T. Les amortissements ont été évalués en fonction du taux composé d'amortissement du CP, c'est-à-dire le rapport CP des amortissements par rapport aux investissements bruts, par rapport aux investissements bruts inscrits du CN, compte tenu des frais généraux.

Et cette dernière procédure vient en ligne de compte: (1) de manière à ce que les totaux d'amortissement prévus soient conformes à l'accumulation prévue des amortissements; (2) en raison de la possibilité que certains taux d'amortissement du CN soient indûment bas et; (3) à des fins de cohérence, les taux d'amortissement sont déterminés par les compagnies de chemin de fer et approuvés par la C.T.C.

Monsieur le président, on aurait pu adopter une approche totalement différente à l'estimation des coûts en capital du CN. Puisque les procédures de détermination des coûts du transport de la C.T.C. nécessitent l'application à des biens du CN de facteurs de coûts en capital du CP, il aurait été possible avec toutes les données nécessaires, de multiplier les divers coûts en capital liés aux unités variables du CP par les divers éléments correspondants du CN, dont les unités de services, le triage et ainsi de suite.

J'aimerais savoir pourquoi on a pris dans ce projet de loi une décision contraire aux recommandations de P.S. Ross et associés; M.P.S. associés; R.R. Banks; W.N. Menzies; George H. Brutes et George W. Wilson? Je crois comprendre qu'en utilisant ce projet de loi, une approche totalement différente à l'estimation des coûts en capital du CN pour évaluer le coût de l'argent, n'est-ce pas?

M. Kroeger: Monsieur le président, je regrette d'avoir rendu sa liberté à M. Heads dès que nous en avons eu fini de l'article 57.

M. McKnight: Rendu sa liberté.

Le président: Je ne suis pas certain d'apprécier cette expression.

M. McKnight: J'aimerais que le compte rendu signale que le président a souri.

Le président: Dans les circonstances, je l'accepte.

[Texte]

Mr. McKnight: There is no possibility of having it negated is there?

Mr. Benjamin: We will have to apprehend him at the gate.

Mr. Kroeger: We could have him back tomorrow morning. I really had not expected that we would get into a discussion on this kind of question.

The Chairman: No. I do not think it is needed.

Mr. Kroeger: The short answer to Mr. McKnight's question: I think he may be referring to a report that is about 10 years old.

Mr. McKnight: Yes. It was March 14, 1975.

Mr. Kroeger: And it was an approach that was outlined by a set of consultants, if I heard him correctly.

Mr. McKnight: Yes.

Mr. Kroeger: I think it is legitimate to make a distinction between that and the decision that was taken by the government in 1983, on the basis of, for example, its assessment of the future investment needs of the two railways. The circumstances of the two railways, to cite only one example. That study was done before the CN recapitalization act in 1977. A lot of different factors are in play in 1983 as compared to 1975. In any case, I think Mr. McKnight is comparing on the one hand, a suggested approach by some consultants and, on the other, a decision that was made by government after weighing a lot of different factors and data.

Mr. McKnight: Yes. But then what would cause, Mr. Chairman—I am not trying to press it because I know Dr. Heads probably, with all due respect is more of an expert in the costs than Mr. Kroeger, but what is wrong with the approach even today for the cost of money being derived by multiplying the estimated net book investment by the CTC prescribed cost money rate and the depreciation accruals, which were estimated by applying CP composite depreciation?

Mr. Kroeger: I really do not think I should try to answer Mr. McKnight's question, except perhaps to note that that is the kind of issue that the CTC will be examining in its cost of capital hearings, which it intends to start once the outcome on Bill C-155 is clear.

Mr. McKnight: Could part of the problem be, as viewed by the Canadian Transport Commission, that the assets that CN lists . . . ? It is my understanding that the assets have always caused some concern to the CTC . . . where they are placed by Canadian National and what they put down as the asset value.

• 2050

Mr. Kroeger: I think the best approach might be to have Dr. Heads back tomorrow when the committee meets; or alternatively, Mr. Chairman, if it would not be in order to discuss that

[Traduction]

M. McKnight: Ne peut-on pas lui retirer ce privilège ici?

M. Benjamin: Il nous faudrait l'arrêter à la sortie.

M. Kroeger: Il pourrait revenir demain matin. Je n'avais pas du tout prévu que nous nous lancerions dans ce genre de discussion.

Le président: Je ne pense pas que ce soit nécessaire.

M. Kroeger: Mais je pourrais donner une brève réponse à la question de M. McKnight. Je pense qu'il parle d'un rapport qui remonte à une dizaine d'années.

M. McKnight: C'est exact. Il s'agit d'un rapport du 14 mars 1975.

M. Kroeger: Et si j'ai bien compris, il s'agit d'une approche qui avait recommandé un groupe de consultants.

M. McKnight: C'est exact.

M. Kroeger: Il est donc tout à fait légitime, à mon avis, d'établir une distinction entre cette approche et la décision qu'a prise le gouvernement en 1983 sur la base des futurs besoins en investissements des deux compagnies de chemin de fer. Les deux compagnies de chemin de fer ne sont pas dans la même situation. Cette étude a été faite avant que ne soit adoptée en 1977 la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux. Mais les circonstances ont beaucoup changé entre 1975 et 1983. M. McKnight compare l'approche de certains consultants et, d'autre part, la décision que le gouvernement a prise après avoir tenu compte d'un ensemble de facteurs et de données différents.

M. McKnight: Oui. Mais monsieur le président, et je ne veux pas trop insister parce que je sais que M. Heads est probablement beaucoup plus compétent que M. Kroeger en matière de coûts, sauf son respect, mais j'aimerais quand même savoir quel problème pose même aujourd'hui la formule qui permet de calculer le coût de l'argent en multipliant les investissements nets prévus par le taux des coûts que prescrit la C.T.C. et la somme des amortissements estimée à partir de la formule du calcul des amortissements du C.P.?

M. Kroeger: Je ne vais pas vraiment essayé de répondre à la question de M. McKnight. La seule chose que je puisse dire c'est que c'est justement là le genre de question que la C.T.C. va étudier dans le cadre de ses audiences sur les coûts en capital qu'elle commencera dès qu'une décision définitive aura été prise au sujet du Bill C-155.

M. McKnight: Le problème ne pourrait-il pas s'expliquer en partie, du point de vue de la Commission canadienne des transports, au fait que les avoirs du CN . . . ? Je crois en effet savoir que la question des avoirs a toujours préoccupé la C.T.C.—la C.T.C. se pose beaucoup de questions quant à l'usage que fait le Canadien National de ces avoirs et la valeur estimative qu'elle leur donne.

M. Kroeger: À mon avis, la meilleure chose à faire serait d'inviter M. Heads à revenir témoigner devant nous demain. Il sera aussi possible, monsieur le président, pour le cas où le

[Text]

subject at whatever point the committee is at then, Dr. Heads could give Mr. McKnight a reply in writing to the kinds of questions he is raising.

Mr. McKnight: No, I do not think anything can be changed now, Mr. Chairman, and that would be fine. But it is something I would like to be able to discuss with Dr. Heads or an official at a later date. It does not have to be tomorrow.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin, and then I hope we can put the question on Clause 59.

Mr. Benjamin: I have an icky, small amendment, but I would like to ask some questions of Mr. Kroeger first.

The Chairman: Yes, I suspected that, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I just wrote it out by hand. I will give it to you in a few minutes.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kroeger, Mr. Lefebvre or Mr. Thompson this. Under Clause 59: "The Minister shall . . . in consultation with . . . system participants and other persons as the Minister deems appropriate", which I find interesting; it is only if the minister deems appropriate. If anybody else thinks there might be somebody deemed to be appropriate, they do not . . . Then it says "carry out a comprehensive review", etc.

I am interested in this word "appropriate" or "appropriateness" under Clause 59.(d). What does that mean? Should the minister and the people he considers or deems to be appropriate decide the method of payment is inappropriate for the payment of the government commitment under Part III, as a result of this review, can the minister decide the payments they were making under Part III are now inappropriate and quit doing it?

Mr. Kroeger: Not without coming back to Parliament, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Oh, you would have to amend the bill.

Can he and his advisers deem the implementing of awards and sanctions are now inappropriate in 1985-1986 or thereafter? Does he have to get an amendment to the legislation or can he just do it?

Mr. Kroeger: Clause 21 authorizes the Governor in Council, in fact, to establish such a system, subject to the parliamentary scrutiny called for in Clauses 22 to 28.

Mr. Benjamin: And that scrutiny is that one-hour debate.

Mr. Kroeger: And consideration by committees.

Mr. Benjamin: Yes. Then, are any votes provided for by Parliament or by committees?

Mr. D. Lefebvre: A resolution of the House.

Mr. Benjamin: A resolution of the House. I see. So in effect, under the present regime . . . and let us assume the worst—if

[Translation]

Comité ne pourrait pas discuter de ce sujet demain, que M. Heads donne à M. McKnight une réponse écrite à ses questions.

M. McKnight: Non, monsieur le président, je doute que l'on puisse changer quoi que ce soit au point où nous en sommes. J'aimerais toutefois pouvoir en discuter avec M. Heads ou un autre fonctionnaire à une date ultérieure. Il n'est pas nécessaire que cela se fasse demain.

Le président: Merci.

Monsieur Benjamin j'espère ensuite pouvoir mettre l'article 59 aux voix.

M. Benjamin: J'ai un tout petit amendement à proposer mais j'aimerais d'abord poser quelques questions à M. Kroeger.

Le président: Oui, je le soupçonnais bien, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je viens de l'écrire à la main. Je vous le remettrai dans quelques instants.

Monsieur le président, j'aimerais poser la question suivante à M. Kroeger, M. Lefebvre ou M. Thompson. L'article 59 prévoit que «le ministre procède . . . en consultation avec . . . les participants et autres personnes qu'il estime indiqués», tout cela me semble très intéressant. En effet, la décision relève du ministre. Si quelqu'un d'autre juge qu'une personne est indiquée, il . . . Et je continue «procède . . . à un examen complet» et ainsi de suite.

L'expression «bien fondé» utilisée au paragraphe 59.d) m'intéresse énormément. Qu'est-ce que cette expression signifie au juste? Dans l'éventualité où le ministre et les personnes qu'il juge ou estime indiquées décidait que les modalités du versement des engagements de l'État visaient dans la partie III étaient inappropriées à la suite de cet examen, le ministre serait-il habilité à déterminer que ces paiements sont inappropriés et à y mettre fin?

M. Kroeger: Il ne pourrait pas agir sans l'assentiment du Parlement, monsieur le président.

M. Benjamin: Il faudrait modifier le projet de loi.

Le ministre ou ses conseillers peut-il décider que toute récompense ou amende deviendrait inappropriée à partir de 1985-1986? Devra-t-il obtenir la modification de la loi ou peut-il agir de son propre chef?

M. Kroeger: L'article 21 autorise le gouverneur en conseil à mettre sur pied ce genre de système sous réserve de la procédure d'examen parlementaire décrite dans les articles 22 à 28.

M. Benjamin: Et cette procédure se limite à un débat d'une heure.

M. Kroeger: N'oubliez pas l'étude en comités.

M. Benjamin: Oui. Est-ce que l'on prévoit la mise aux voix au Parlement ou en comités?

M. D. Lefebvre: Une résolution de la Chambre.

M. Benjamin: Ah, je vois. Une résolution de la Chambre. Donc en vertu du système actuel, et en supposant le pire, si le

[Texte]

the present regime or a new regime under the Conservatives were to continue under this legislation, after a one-hour debate in the House and a resolution of the committee and the House, the minister could completely reverse—this may be hypothetical, but it has not been hypothetical since I got here—the provisions of Part IV.

Mr. Kroeger: Part IV?

Mr. Benjamin: They can change the method of payment.

Mr. Kroeger: No.

The Chairman: No.

Mr. Kroeger: I said no. He has to come back to Parliament to change the method of payment.

Mr. Benjamin: All right, then, can he change awards and sanctions?

Mr. Kroeger: The bill provides an authority to proceed with implementing a system of awards and sanctions, whereas there is no authority in the bill to change the method of payment by executive action.

Mr. Benjamin: All right, I was just trying to get that straight. Now, they can change awards and sanctions; they cannot change the method of payment.

The Chairman: They cannot change anything willy-nilly.

Mr. Benjamin: Can they change the need for future comprehensive reviews under Clause 59.(e)?

Mr. Kroeger: The need for future reviews is a matter for decision by ministers at any point they think it makes sense.

Mr. Benjamin: All right. Oh yes, but he is going to consult with all the ones he deems appropriate. All right.

Under Clause 59.(a):

(a) the appropriateness of the provisions of this Act respecting the apportionment of cost increases between the Government of Canada and the shippers of grain in respect to the period beyond the 1985-86 . . .

• 2055

Can the minister, with those of his advisers whom he deems appropriate, change the division of the apportionment of cost increases without an act of Parliament? Can he do it?

Mr. Kroeger: No.

Mr. Benjamin: He has to have an act of Parliament. I see.

That brings me to my little dinky amendment. I move that Bill C-155 be amended in Clause 59 at page 32 in line 6 by deleting the words "cost increases" and substituting therefore the word "costs".

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The effect of that is just to delete the word "increases"?

[Traduction]

système actuel ou au nouveau système sur le régime conservateur était appliqué, il suffirait d'un débat d'une heure en Chambre et d'une résolution de comité et de la Chambre pour que le ministre renverse complètement, c'est peut-être une situation hypothétique, mais cela n'a pas été le cas depuis que je suis ici, les dispositions de la partie IV.

M. Kroeger: La partie IV?

M. Benjamin: Ils peuvent modifier les modalités de paiement.

M. Kroeger: Non.

Le président: Non.

M. Kroeger: J'ai dit non. Le ministre devra s'adresser au Parlement pour obtenir la modification des modalités de paiement.

M. Benjamin: Bon, d'accord. Mais peut-il changer les récompenses et amendes?

M. Kroeger: Le projet de loi habilite le ministre à mettre sur pied un système de récompenses et d'amendes mais ne l'autorise pas à modifier les modalités de paiement au moyen d'une mesure administrative.

M. Benjamin: D'accord. J'essayais simplement de comprendre. Il peut modifier les récompenses et amendes mais non pas les modalités de paiement.

Le président: Rien ne peut être changé sur un coup de tête.

M. Benjamin: Peuvent-ils changer la nécessité d'effectuer dans l'avenir d'autres examens complets tel que prévu au paragraphe 59.e)?

M. Kroeger: La nécessité d'effectuer des examens dans l'avenir est une décision que les ministres devront prendre au moment où ils jugeront bon de procéder de la sorte.

M. Benjamin: Je vois. Mais il consultera toutes les personnes qu'il estime indiquées. D'accord.

Mais on voit au paragraphe 59.a):

a) du bien-fondé des dispositions de la présente loi relative à la répartition des augmentations de coûts entre l'État et les producteurs de grain en ce qui a trait aux campagnes agricoles 1985-1986 . . . et suivantes . . .

Le ministre pourrait-il décider, sur l'avis de conseillers qu'il estime compétents en la matière, de modifier le partage des augmentations de coûts de son propre chef, sans déposer de projet de loi à cette fin?

M. Kroeger: Non.

M. Benjamin: Il faut donc une loi. Je vois.

Ceci m'amène à mon petit amendement, oh! vraiment infime! Je propose que l'article 59 du Bill C-155 soit modifié par la suppression, à la ligne 5 de la page 32, de l'expression «augmentations de».

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous voulez donc supprimer le mot «augmentations»?

[Text]

Mr. Benjamin: Yes; and the reason for that is that Clause 59.(a) as I read it provides for sharing of cost increases, and only that. It does not provide for adjustments in the event of seeing an obvious unfairness in the assessment of cost increases—in the distribution of cost increases—and most particularly, in the event of cost decreases does not provide a distribution of costs where there are decreases. I am suggesting that if Clause 59.(a) reads “respecting the apportionment of costs between the Government of Canada and the shippers of grain”, then it allows for all possibilities: cost increases, cost decreases, or any unfairness in the apportionment of either cost increases or cost decreases.

The Chairman: Good question.

Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre.

Mr. Kroeger: The basic approach that the government announced in February 1982 was that which had been proposed to it by the western farm organizations, which is to say it committed itself to paying annually the 1981-1982 shortfall and then required the sharing of any increases beyond the 1981-1982 level. That is why the term “cost increases” is used in Clause 59.(a).

Regarding Mr. Benjamin's point about cost decreases, I am not sure that is entirely accurate, in the sense that in the quadrennial costing reviews done by the CTC, to the extent that efficiencies have been achieved in the system that have lowered the cost of transporting grain, those efficiencies are passed on to grain producers by abatements in the freight rate for grain. There would of course also be certain annual cost savings that would be passed on between the quadrennial reviews.

Mr. Lefebvre may have a view as to the significance of substituting “costs” for “cost increases”. As far as I can see, the point of referring to “cost increases” is simply that that corresponds to the basic policy enunciated by the government on February 8, 1982.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Kroeger, if what he is saying is correct, given all these efficiencies that are allegedly built in in previous clauses, which might reduce or eliminate—certainly reduce—cost increases, and may even bring about some cost decreases, why is Clause 59 even necessary? If everything else in the bill is so damn good, why would you want to give it to the minister to decide on the appropriateness of all these different things, (a), (b) (c) and (d)?

• 2100

The Chairman: Rhetorical, Mr. Benjamin.

Mr. Bockstael: Question on his amendment on the word “increases”.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is an appropriately reasonable suggestion to clean up this bill.

The Chairman: All right. The question is on Mr. Benjamin's amendment, that Bill C-155 be amended in Clause 59 at page

[Translation]

M. Benjamin: Oui, et ce, parce que le paragraphe 59.a) prévoit le partage des augmentations de coûts, un point c'est tout. Cette disposition ne prévoit pas d'indemnité dans le cas d'une injustice flagrante sur le plan de l'évaluation des augmentations de coûts—je veux parler du partage des augmentations de coûts—et plus particulièrement, elle ne prévoit pas de partage des coûts dans le cas d'une diminution de ceux-ci. Je prétends donc que si le paragraphe 59.a) se lisant comme suit: «relative à la répartition des coûts entre l'État et les producteurs de grain», cette disposition couvrirait toutes les éventualités, à savoir, les augmentations et les diminutions de coûts, ainsi que toute injustice sur le plan de la répartition des augmentations ou des diminutions.

Le président: Très intéressant.

Monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre.

M. Kroeger: L'approche de base qu'a annoncée le gouvernement en février 1982 était celle que lui avait proposé les associations d'agriculteurs de l'Ouest. C'est-à-dire que le gouvernement s'engageait à payer annuellement le déficit de 1981-1982 pour ensuite partager toute augmentation supérieure au niveau de 1981-1982. C'est pourquoi l'expression «augmentations de coûts» est utilisée au paragraphe 59.a).

Quant à l'argument de M. Benjamin au sujet des diminutions de coûts, je ne suis pas persuadé qu'il soit tout à fait juste. En effet, la CTC effectue tous les quatre ans un examen des coûts. Si l'efficacité du système s'est améliorée et le coût du transport du grain a diminué, cela se traduit par une diminution du taux de transport que payent les producteurs de grain. Il se peut aussi qu'ils profitent, dans l'intervalle de quatre ans, de certaines économies annuelles.

M. Lefebvre aurait peut-être quelque chose à dire sur l'importance de la suppression du mot «augmentations». À mon avis, il est question «d'augmentations de coûts» tout simplement parce que cela correspond à la politique de base que le gouvernement a énoncée le 8 février 1982.

M. Benjamin: Monsieur le président, si, compte tenu de la supposée efficacité des dispositions précédentes, qui ne sauraient que réduire ou même supprimer les augmentations de coûts et pourraient même entraîner des diminutions de coûts, M. Kroeger a raison, je ne vois guère l'utilité de l'article 59. Si le projet de loi est si bon, pourquoi demander au ministre de décider de la pertinence de tout ce qui figure en a), b), c) et d)?

Le président: C'est une question de rhétorique, monsieur Benjamin.

M. Bockstael: Nous devons nous prononcer sur son amendement, et sur le mot «augmentation».

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est pour donner de la rigueur à ce projet de loi.

Le président: Très bien. M. Benjamin propose que l'article 59 du projet de loi C-155 soit modifié à la ligne 5, par la

[Texte]

32 in line 6 by deleting the words "cost increases" and substituting therefor the word "costs".

All those in favour of the amendment please raise their hands. All those opposed to the amendment please raise their hands.

Amendment negatived.

The Chairman: The amendment is lost. The question then is on Clause 59.

Oui, monsieur Tessier.

M. Tessier: Il n'y a pas de moutons dans la salle?

The Chairman: The question is on Clause 59. Shall Clause 59 carry? All those in favour please raise their hand. All those opposed please raise their hand.

Mr. Benjamin: We have another VIA Rail bill here. The minister can do any damn thing he wants.

The Chairman: Order. Just for your information, Mr. Benjamin, this is the second recorded vote we have had today.

Clause 59 agreed to: yeas, 5; nays, 4.

On Clause 60

An hon. Member: Could Mr. Kroeger explain that clause? Why is it necessary?

Mr. Mazankowski: That is the question I was going to ask. Why is it necessary, or why are the other clauses with respect to regulations necessary when he has perhaps all-encompassing powers to administer the act under the provisions of Clause 60? I am surprised that the general counsel would allow this kind of redundancy to be incorporated in the bill.

The Chairman: Mr. General Counsel.

Mr. D. Lefebvre: I try to act as an honest broker between the committee and the legislative draftsmen. When in a statute we say that this shall be done as prescribed by the Governor in Council or by the commission, at the end we give the power to the Governor in Council to do the things that it has been said earlier he would do. To a large degree I agree with Mr. Mazankowski, but it is the way all statutes are drafted.

Mr. Mazankowski: But why? Oh, forget it.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, maybe Mr. Kroeger could explain what will happen with the clause that is here.

• 2105

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: If I could, I would still like to know why. I mean, I can give you a perfectly logical explanation—at least to me it is logical—why we drive on the right-hand side of the road in this country and why in England they drive on the left-hand side of the road.

Mr. Benjamin: What is the logic?

Mr. Mayer: Simply to say it has always been done does not really explain why. It is an obvious question. I mean, what it is

[Traduction]

substitution du mot «coûts» aux mots «augmentations de coûts».

Ceux qui sont pour l'amendement, veuillez lever la main. Ceux qui sont contre l'amendement, veuillez lever la main.

Amendement rejeté.

Le président: L'amendement est rejeté. Nous passons donc à l'étude de l'article 59.

Yes, Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Are there any sheeps in the room?

Le président: Nous en sommes à l'article 59. L'article 59 est-il adopté? Ceux qui sont pour, veuillez lever la main. Ceux qui sont contre, veuillez lever la main.

M. Benjamin: Nous avons un autre projet de loi sur Via Rail. Le ministre peut se permettre n'importe quoi.

Le président: À l'ordre! À titre de renseignement, monsieur Benjamin, c'est le deuxième vote nominatif aujourd'hui.

Article 59 adopté par cinq voix contre quatre.

Article 60

Une voix: Est-ce que M. Kroeger pourrait expliquer cet article? Pourquoi le juge-t-on nécessaire?

M. Mazankowski: C'est exactement ce que j'allais demander. Pourquoi l'estime-t-on nécessaire? pourquoi d'autres clauses sur les règlements sont-elles nécessaires, alors que le ministre a, semble-t-il, le pouvoir absolu d'exécuter la loi en vertu de l'article 60? Je suis étonné que le conseiller principal permette ce genre de redondance dans le projet de loi.

Le président: Monsieur le conseiller principal.

M. D. Lefebvre: J'essaie de me montrer un bon intermédiaire entre le Comité et les rédacteurs. Quand nous rédigeons les articles d'une loi, nous donnons au gouverneur en conseil les pouvoirs qui lui sont nécessaires pour remplir les fonctions qui lui incombent. Je suis d'accord avec M. Mazankowski dans une large mesure, mais c'est la façon de faire pour toutes les lois.

M. Mazankowski: Mais enfin, pourquoi? Oh, laissez tomber.

M. Mayer: Monsieur le président, peut-être M. Kroeger peut-il nous expliquer ce qu'il en est de cet article.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aimerais quand même bien savoir, si possible. Je peux vous expliquer en toute logique—enfin, à moi cela m'apparaît logique—la raison pour laquelle nous conduisons à droite, tandis que les Britanniques conduisent à gauche.

M. Benjamin: Et quelle est donc cette explication logique?

M. Mayer: Dire que cela a toujours été le cas n'est pas une explication. C'est l'évidence même. J'aimerais savoir pourquoi nous nous obstinons à le répéter.

[Text]

effectively saying is, what is is. I want to know why we need to say that and say it over again.

An hon. Member: *Mutatis mutandis*.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, earlier in the bill it is not said that the Governor in Council has the power to make regulations. It only says that certain things will be done in accordance with regulations made by the Governor in Council. Here it gives the power to the Governor in Council to make the regulations.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, this is, I think, an interesting topic. I am wondering why, when regulations are prescribed for in previous clauses of the bill, that power is not given then, rather than waiting to the end. It seems to me to circumscribe a whole bunch of additional powers to the Governor in Council that may in fact not be necessary; in fact, may give broad powers that are not intended.

The Chairman: It is the opposite of double jeopardy, Mr. Mayer.

Mr. D. Lefebvre: Otherwise we would have to repeat at each clause "in accordance with such regulations as may be made by the Governor in Council", and as a subclause, "the Governor in Council may make the regulations referred to in (1)". That is to avoid repetition; that wherever we said that things would be done in accordance with regulations, rules or orders made by the commission, at the end we say that they have the power to do all those things.

Mr. Mayer: How can you prescribe something by the commission if it does not have the power to make regulations prescribing it? I guess I am asking a question in terms of the next clause.

Mr. D. Lefebvre: I was just anticipating the next clause, Clause 61, a parallel to Clause 60, which gives the power to the commission to do all the things we said earlier would be done by the commission. We did not say what the commission would do, but the things that would be done by the commission.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, earlier today the general counsel for the department argued very eloquently that there were too many powers in one of our amendments that would be given to the Governor in Council under the method of payment and establishing tariff. Ours was enabling too, but this enables everything to be enabled. But anyhow . . .

The Chairman: I think so. Mr. Dubois.

Mr. Mayer: Do you not want to hear why we drive on the right-hand side?

The Chairman: I will get that from you later when we are doing highways.

M. Dubois: Monsieur le président, vous avez une copie de l'amendement. C'est tout simplement pour faire en sorte que la version française soit plus adéquate.

Je propose donc que la version française du projet de loi C-155 soit modifiée par substitution, aux lignes 30 à 35 de la page 32, de ce qui suit:

[Translation]

Une voix: *Mutatis mutandis*.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, dans les articles précédents, il n'est pas dit que le gouverneur en conseil a le pouvoir de faire des règlements. Il y est simplement dit que certaines choses seront faites en conformité avec les règlements établis par le gouverneur en conseil. C'est là qu'est accordé au gouverneur en conseil le pouvoir de faire ces règlements.

M. Mayer: Monsieur le président, avis c'est un sujet que je trouve intéressant. Je me demande pourquoi ce pouvoir n'est pas accordé dans les articles précédents, où l'on invoque les règlements, plutôt qu'à la fin. Il me semble qu'on attribue au gouverneur en conseil une foule d'autres pouvoirs qui pourraient bien être superflus, des pouvoirs, en fait, beaucoup plus vastes que prévu.

Le président: C'est le contraire d'un double risque, monsieur Mayer.

M. D. Lefebvre: Autrement, il nous faudrait répéter à chaque article «en conformité avec le règlement établi par le gouverneur en conseil» et à chaque paragraphe «le gouverneur en conseil pourra établir le règlement mentionné au paragraphe (1)». C'est pour éviter toute répétition. Chaque fois que nous affirmons que telle ou telle chose sera faite conformément aux règlements, aux règles ou aux ordonnances de la Commission, nous disons, à la fin, que l'autorité compétente a le pouvoir de faire toutes ces choses.

M. Mayer: Comment la Commission peut-elle prescrire certaines choses si elle n'en a pas le pouvoir? Je crois que cette question relève plutôt de l'article suivant.

M. D. Lefebvre: J'allais justement parler de l'article 61, qui est en parallèle avec l'article 60. L'article 61 donne à la Commission le pouvoir de faire ce qui est prévu pour elle au début. Nous n'avons pas dit ce que fera la Commission, mais les choses qui peuvent être faites par la Commission.

M. McKnight: Monsieur le président, le conseiller général nous a exhorté aujourd'hui à ne pas donner trop de pouvoirs au gouverneur en conseil dans l'amendement sur la méthode de paiement et les tarifs. À mon avis, cet article accorde encore plus de pouvoirs. En tout cas . . .

Le président: C'est aussi ce que je pense. Monsieur Dubois.

M. Mayer: Vous ne voulez pas savoir pourquoi nous conduisons à droite?

Le président: Je vous le redemanderai quand nous passerons à la question des routes.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, you have a copy of the amendment. It is only to make the French version more complete.

I move that the French version of Clause 60 of Bill C-155 be amended by striking out lines 30 to 35 on page 32 and substituting the following:

[Texte]

Règlements

60. Le gouverneur en conseil peut par règlement:

- a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;
- b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré-

C'est tout simplement pour que le français soit plus conforme à la version anglaise.

Le président: Vous avez entendu l'amendement.

Is it agreed?

Now, Mr. Benjamin, what is your problem?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask an opinion of our counsel, Mr. Thompson. Mr. Lefebvre may want to join in, although he has already expressed an opinion.

The Chairman: On which one? Clause 60?

Mr. Benjamin: I am on Clause 60.

It does not have to do with redundancy; it has to do with powers provided in earlier clauses of the bill about what the Governor in Council may do.

• 2110

Is there not a way those earlier clauses can be worded so that we do not have to say the Governor in Council may make regulations that are already prescribed in earlier clauses:

- (a) prescribing anything that by this Act is to be prescribed by the Governor in Council; and
- (b) generally . . .

That word "generally" scares me. It is like VIA Rail. They can do any damned thing they want, any time they want, with any part of the bill they want, or almost.

Now, why is this kind of clause even necessary? Is this not a total redundancy? Does this not imply there is very poor wording in the earlier clauses prescribing the powers of the Governor in Council?

The Chairman: Mr. Benjamin, that question has already been answered.

Mr. Benjamin: No, not by Mr. Thompson.

The Chairman: All right, Mr. Thompson, it is your turn to have a kick at the cat. I hope you can do a thorough job.

Mr. Thompson: The reason given for the inclusion of this type of provision is simply to remove any doubt about the ability of the Governor in Council to make regulations. I think perhaps it is not necessary and is inserted in the interests of caution.

For example, in the first part, where it refers to "prescribing anything that by this Act is to be prescribed", that would refer to such items as the definition of "port" in British Columbia, where it is possible, by way of regulation, for the Governor in Council to prescribe some other additional port or ports.

[Traduction]

Regulations

60. Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

- a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;
- b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré-

It is only to make the French more in keeping with the English version.

The Chairman: You have heard the amendment.

Est-il adopté?

Eh bien, monsieur Benjamin, qu'est-ce qui ne va pas?

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais avoir l'opinion de notre conseiller, monsieur Thompson. M. Lefebvre aurait peut-être des commentaires, quoiqu'il ait déjà exprimé une opinion.

Le président: Sur quel article? L'article 60?

M. Benjamin: C'est bien cela.

Ce n'est pas au sujet de la redondance, mais bien des pouvoirs accordés au gouverneur en conseil dans des articles précédents.

N'y a-t-il pas moyen de libeller ces dispositions antérieures de manière à ne pas dire que le gouverneur en conseil peut édicter des règlements qui sont déjà prescrits dans des dispositions antérieures:

- a) procéder à toute mesure à prendre par règlement par lui aux termes de la présente loi;
- b) *generally* . . .

C'est ce terme «generally» de la version anglaise qui me préoccupe. C'est comme VIA Rail qui peut faire tout ce qu'elle veut n'importe quand grâce à n'importe quelle partie ou presque du projet de loi.

Pourquoi ce type de disposition est-il nécessaire? Pourquoi toute cette redondance? Est-ce que cela n'implique pas que les dispositions antérieures fixant les pouvoirs du gouverneur en conseil sont très mal rédigées?

Le président: Monsieur Benjamin, on a déjà répondu à cette question.

M. Benjamin: Non, M. Thompson, lui n'y a pas répondu.

Le président: Très bien, monsieur Thompson, à vous de jouer, et j'espère que vous saurez y faire.

M. Thompson: Cette disposition a été ajoutée tout simplement pour supprimer tous les doutes quant à la capacité du gouverneur en conseil d'établir des règlements. Elle n'est peut-être pas nécessaire, et elle a sans doute été ajoutée par prudence.

Par exemple, dans la première partie, où il est indiqué «procéder à toute mesure à prendre . . . par lui aux termes de la présente loi», cela renverrait par exemple à la définition de «port» en Colombie-Britannique, où il est possible, par règlement, que le gouverneur en conseil procède à la création d'un ou de plusieurs ports supplémentaires.

[Text]

The second part of this power might be exercised by the Governor in Council in connection with provisions which now do not make any reference to regulations. It is this second paragraph, paragraph (b), which perhaps might give rise to some regulations that had not been expected, because it is a matter for the Governor in Council to decide what the purposes and provisions of the bill are. Once they have decided what those purposes and provisions are, and as long as they have not been already assigned to some other agency like the CTC, then I believe it would be within their power to enact regulations to carry out those purposes.

But the argument advanced by modern legislators is that that is implicit in the bill anyway. Why have a bill which describes purposes and provisions if you cannot carry them out?

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. Thompson: So although I am a little amused, I might say, personally at this in view of the struggle we had with Section 262, I think the provision here is consistent with modern legislation.

Mr. Benjamin: How do you read the word "generally" in paragraph (b)? What does that imply? That is a pretty broad word.

Mr. Thompson: What I think it means is that it can refer to some provision in the bill where it does not explicitly say the Governor in Council shall make regulations.

Mr. Benjamin: It just says, generally, he could make it, then.

Mr. Thompson: As I read it, it means, if there is some purpose or provision which could be implemented by way of regulation, this provision gives the Governor in Council the right to make those regulations.

• 2115

Clause 60 as amended agreed to: yeas 5, nays 4.

On Clause 61

Mr. Bockstael: "Idem" means "identical". All in favour; carried.

The Chairman: Mr. Bockstael, do you want to take over?

Mr. Bockstael: No. No. I am just helping you.

The Chairman: *Merci beaucoup.*

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder if Mr. Thompson could comment on whether or not this is a regular provision that is incorporated in a bill of this nature.

Mr. Thompson: Actually, this is an absolutely excellent provision.

An hon. Member: Why do you say that?

An hon. Member: Because it gives the commission some power.

[Translation]

Le gouverneur en conseil peut exercer la seconde partie de ce pouvoir par rapport à des dispositions qui ne font actuellement aucune mention des règlements. C'est ce second alinéa, l'alinéa b), qui pourrait peut-être donner lieu à certains règlements qui n'avaient pas été prévus, car c'est au gouverneur en conseil de décider quelles sont les intentions et les dispositions du projet de loi. Une fois qu'une décision a été prise à ce sujet, et pour autant qu'elles n'ont pas déjà été confiées à un autre organisme comme la C.C.T., ils pourront alors, sans déborder de leur pouvoir, édicter des règlements nécessaires à l'application de ces objectifs.

Mais les législateurs modernes estiment que cette notion est déjà implicite dans le projet de loi. À quoi bon lui faire décrire des objectifs et des dispositions s'il est impossible de les appliquer?

M. Benjamin: En effet.

M. Thompson: Par conséquent, bien que cette question m'ait un peu amusé, et je peux en parler personnellement compte tenu de toute la controverse qu'a suscité l'article 262, je pense que cette disposition est conforme à la législation moderne.

M. Benjamin: Comment interprétez-vous le terme «generally» de la version anglaise, dans l'alinéa b)? Qu'implique-t-il? C'est un terme très vaste.

M. Thompson: Il signifie qu'il peut renvoyer à une disposition du projet de loi où il n'est pas dit explicitement que le gouverneur en conseil devra édicter des règlements.

M. Benjamin: Il pourra donc agir ainsi, en général.

M. Thompson: D'après mon interprétation, cela signifie que si certains objectifs ou certaines dispositions peuvent être appliquées au moyen d'un règlement, cet alinéa donne au gouverneur en conseil le droit d'édicter ce règlement.

L'article 60 modifié est adopté par cinq voix contre quatre.

Article 61.

M. Bockstael: «Idem, même chose, tout le monde est d'accord; adopté.

Le président: Monsieur Bockstael, voudriez-vous assurer la présidence?

M. Bockstael: Non, non. C'est uniquement pour vous aider.

Le président: *Thank you very much.*

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: M. Thompson pourrait-il nous dire s'il s'agit là d'une disposition habituelle pour un projet de loi de cette nature?

M. Thompson: En fait, c'est une disposition irréprochable.

Une voix: Pourquoi?

Une voix: Parce qu'elle confère certains pouvoirs à la Commission.

[Texte]

Mr. Thompson: I would have to complain that it falls short of the powers needed.

An hon. Member: Yes—and leaves some to the Governor in Council.

Mr. Benjamin: Who employs him?

Mr. Thompson: I do not know why this particular provision was truncated to leave out the part about “generally for carrying out the purposes and provisions of this Act”. Levy aside, I think this is simply a companion to the regulation-making power of the Governor in Council. I think it is probably necessary to complete the picture.

Mr. Mazankowski: All right. Thank you.

Mr. McKnight: It makes Clause 60 more acceptable: is that what you are saying, Mr. Thompson?

Mr. Thompson: Yes.

Clause 61 agreed to: yeas 7, nays 1.

On Clause 62

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder if the parliamentary secretary could bring us up to date on the status of negotiations, consultations, and/or discussions that are currently taking place between the Government of British Columbia and the Government of Canada on this. In the brief British Columbia presented to us, they were very troubled by the contents of Clause 62. They claim that the province has always maintained an ownership claim on the coal lands in question. Moreover, it has regulatory requirements and land use priorities which must be met by all those who wish to exploit the resource.

I guess the point they are making is that they want assurance that the federal government would never attempt to dispose of the lands unilaterally, and they want some assurance that there would be negotiations and consultations, and hopefully agreement, which would facilitate the beneficial development of the coal lands to serve not only the people of British Columbia but indeed all of Canada. I note that in the context of this particular clause it pretty well leaves the decision up to the Government of Canada to deal with this substantive issue in any manner, and on any condition that it sees fit. Perhaps the parliamentary secretary could indicate to the committee whether the Government of Canada has satisfactorily allayed the fears of the Province of British Columbia. Then perhaps we can deal with this. If not, there may very well have to be some sort of an amendment to ensure that the fears and concerns of the British Columbia government are in fact taken into consideration.

• 2120

Mr. Flis: Mr. Chairman, as of tonight, I am not aware of any negotiations that have gone on between the previous minister or the present minister. That does not mean that there

[Traduction]

M. Thompson: Je dirais, au contraire, que cette disposition ne lui accorde pas tous les pouvoirs nécessaires.

Une voix: Oui, pour en laisser certains au gouverneur en conseil.

M. Benjamin: Qui l'emploie?

M. Thompson: Je ne sais pas pourquoi cette disposition a été écourtée de manière à supprimer ceci: «par règlement, procéder à toute autre mesure nécessaire à l'application de la présente loi». Outre la question du manque de sérieux, j'estime qu'il s'agit là simplement d'un alinéa qui va de pair avec celui qui établit le pouvoir de réglementation du Gouverneur en Conseil. Elle est probablement nécessaire pour compléter le tableau.

M. Mazankowski: Très bien. Merci.

M. McKnight: Ainsi l'article 60 est plus acceptable: est-ce que vous êtes en train de dire, monsieur Thompson?

M. Thompson: En effet.

L'article 61 est adopté par sept voix contre une.

Article 62.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous mettre au courant de la situation des négociations, consultations et discussions qui se déroulent actuellement entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et celui du Canada à ce sujet. Dans le mémoire que nous a soumis la Colombie-Britannique celle-ci se dit très préoccupée par le contenu de l'article 62. La province a toujours revendiqué un droit de propriété sur les terres houillères en question. En outre, tout ceux qui souhaitent exploiter ces ressources doivent respecter les exigences en matière de règlement ainsi que les priorités quant à l'utilisation des terres.

Cette province voudrait sans doute que le gouvernement fédéral lui donne l'assurance de ne jamais tenter de disposer unilatéralement des terres, et elle voudrait certaines assurances en vertu desquelles il y aurait des négociations, des consultations et, dans le meilleur des cas, un accord afin de faciliter l'exploitation harmonieuse des terres houillères dans l'intérêt non seulement des habitants de la Colombie-Britannique, mais aussi de tous les Canadiens. Je constate qu'en vertu de cette disposition il incombe au gouvernement du Canada de prendre, comme bon lui semble, toutes les décisions qu'il souhaite sur cette importante question. Le secrétaire parlementaire pourrait peut-être dire au Comité si le gouvernement du Canada a réussi à apaiser les craintes de la Colombie-Britannique. Nous pourrions alors traiter de cette disposition. Autrement, il faudrait peut-être envisager un amendement afin que les préoccupations et les craintes du gouvernement de cette province soient prises en compte.

M. Flis: Monsieur le président, jusqu'à présent je ne suis pas au courant de négociations auxquelles auraient participé le ministre précédent ou le ministre actuel. Cela ne signifie pas

[Text]

have not been any discussions on the topic. But as I say, I am not privileged to that kind of information.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before we proceed on this very important clause, I think it is important to get a statement from somebody on the government side, as to what has been going on. The indication in the submission from the Government of British Columbia clearly indicates that at least an exchange of correspondence has taken place, and presumably there have been further discussions or exchanges of correspondence following that particular period. I think it is a very short clause, but a very substantive and important one. I would think we should have all the facts laid before us before we proceed with it.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I would confirm Mr. Flis's observation. I too am not aware of any discussions or negotiations that have taken place between the federal government and the Government of British Columbia. At such time as discussions of that character were to be embarked upon, it would be, I would think, the Minister of Energy, Mines and Resources who would have the responsibility for pursuing the discussion. I am not aware of any decision by the government concerning the future of these lands, except the decision that is reflected in this bill, which is to lift the \$2 limit on the selling price of the coal from those lands.

Mr. Mazankowski: If this is a matter that properly belongs in the domain of the Department of Energy, Mines and Resources what is it doing here?

We have been informed that there has been at least one exchange of correspondence between the Minister of Energy and the corresponding minister of British Columbia. This has been focused upon and we have been asked to consider it. It certainly makes it very difficult for the members of the committee to deal with it without having all the facts before us. It is one thing to say it is a matter which should be discussed by the Minister of Energy, Mines and Resources, but it is quite another thing to throw that into a transportation bill.

I think we should be apprised of all the facts, and an update should be brought before this committee before we move further on the costs.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I questioned the Minister of Transport, the Minister of Mines, and I think the Prime Minister since last February 1: What is the government's policy on the distribution of these lands? What are they going to do with them?

As I read our Constitution, within our national sovereign territory natural resources belong to the provinces. There has never been any argument about that. There is an argument about whether you are 12 or 200 miles out to sea, but there is no argument, and never has been, between the provinces and the federal government about whom the natural resources belong to since 1930.

[Translation]

qu'il n'y a pas eu de discussion sur cette question. Mais encore une fois, je ne suis pas au courant de la situation.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant de poursuivre et d'examiner cette disposition très importante, il m'apparaît important que quelqu'un, du côté du gouvernement, nous dise ce qui se passe. D'après le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique, il est clair qu'il y a eu ne serait-ce qu'un échange de lettres; il y a tout lieu de croire que, par la suite, il y a eu d'autres discussions ou échanges de correspondance. Cet article est très bref, mais très substantiel et très important. Il faudrait je crois disposer de tous les faits avant de pouvoir l'examiner.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je voudrais confirmer l'observation de M. Flis. De mon côté, je ne suis pas non plus au courant de discussions ou de négociations entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique. Lorsque de telles discussions seront envisagées, l'initiative en reviendra sans doute au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. À ma connaissance le gouvernement n'a pris aucune décision quant à l'avenir de ces terres, sauf la décision que traduit ce projet de loi, voulant que soit supprimée la limite de 2\$ sur le prix de vente de la houille extraite de ces terres.

M. Mazankowski: Si cette question relève effectivement du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, pourquoi figure-t-elle ici?

On nous a informé qu'il y a eu ne serait-ce qu'un échange de lettres entre le ministre de l'Énergie et son homologue de Colombie-Britannique. Il en a été question et on nous a demandé d'y réfléchir. Il est évidemment très difficile aux membres du Comité de se prononcer sans disposer de tous les faits. Que cette question doive être discutée par le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, je veux bien, mais qu'elle figure dans un projet de loi concernant les transports...

Je pense que nous devrions connaître tous les faits et que le Comité devrait être mis au courant des derniers événements avant d'examiner plus avant la question des coûts.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, depuis le 1^{er} février dernier, j'ai demandé, à tour de rôle, au ministre des Transports, au ministre des Mines et au premier ministre lui-même, si je me souviens bien, quelle était la politique du gouvernement quant à la répartition de ces terres, et ce qu'ils allaient en faire.

D'après notre constitution, les ressources naturelles, dans notre territoire national souverain, appartiennent aux provinces. Il n'y a jamais eu de contestation à ce sujet. Il y en a eu à propos de la limite de 12 ou de 200 milles par rapport à la mer, mais, depuis 1930, il n'y a jamais eu de différends entre les provinces et le gouvernement fédéral quant à la propriété des ressources naturelles.

[Texte]

Now, the government says that they can amend the Crow's Nest Pass Act, which has to do with the \$2 a tonne price of coal. And I defy you, Mr. Chairman, or Mr. Kroeger, or anybody else, to explain to me what the Hell the price of coal has to do with the facilitation, "transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in the consequence thereof".

The Chairman: I think I can answer that question for you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, because the Speaker ruled, and that does not mean she is 100% right either.

The Chairman: No, I am not trying to refer to the Speaker's rule.

• 2125

Mr. Benjamin: Yes, because the Speaker ruled; and that does not mean she is 100% right, either, right?

The Chairman: No, I am not going to refer to the Speaker's ruling, either. But when the Speaker rules, she is always 100% right . . .

Mr. Benjamin: Oh, well.

The Chairman: —and you know that. It would seem to me this consequential and related clause is in this bill, because in a subsequent clause of this bill, it repeals Section 271 of the Crow's Nest Pass Act.

Mr. Kroeger: The Railway Act.

The Chairman: Of the Railway Act, I am sorry.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: I think this is under the same . . . No, it is not the same act, is it? Just a minute now.

Mr. Kroeger: If I may, Mr. Chairman, the reason this clause is in a transportation bill is that it figured in an 1897 transportation bill. The \$2 limit was imposed by the 1897 act, with which this act deals.

Mr. Benjamin: If I had the money, I would like to take you to court on that one.

Mr. Kroeger: You cannot take me to court.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have not completed my remarks on this matter . . .

The Chairman: No? Carry on.

Mr. Benjamin: —and I will have an amendment to move.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: The Province of British Columbia gave up those lands as part of their contribution to the bringing into effect of the Crow's Nest Pass Act. In exchange for those lands, one of the agreements was the construction of the Kettle

[Traduction]

Voilà maintenant que le gouvernement fédéral déclare pouvoir modifier la Loi du Nid-de-Corbeau, qui fixe à 2\$ le prix de la tonne de houille. Je vous défie, monsieur le président, monsieur Kroeger ou quiconque d'entre vous de m'expliquer ce que le prix de la houille vient faire avec une loi visant à faciliter «le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence».

Le président: Monsieur Benjamin, je peux répondre à votre question.

M. Benjamin: Oui, parce que l'Orateur a pris une décision, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'elle a entièrement raison.

Le président: Non, je n'ai pas l'intention de mentionner la décision de l'Orateur.

M. Benjamin: Oui, parce que le président de la Chambre a pris cette décision, mais cela ne veut pas dire qu'elle a entièrement raison, n'est-ce pas?

Le président: Non, je ne vais pas me reporter à la décision prise par le président de la Chambre non plus. Mais lorsqu'elle prend une décision, elle a toujours entièrement raison . . .

M. Benjamin: Hum!

Le président: . . . et vous le savez fort bien. Il me semble que cet article corrélatif figure dans ce projet de loi parce qu'un autre article abroge l'article 271 de la Loi du Nid-de-Corbeau.

M. Kroeger: La Loi sur les chemins de fer.

Le président: Oh! Excusez-moi, de la Loi sur les chemins de fer.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Je crois qu'il s'agit de la même . . . Non, il ne s'agit pas de la même loi. Un instant.

M. Kroeger: Si vous me le permettez, monsieur le président, la raison pour laquelle cet article se trouve dans un projet de loi régissant les transports est qu'il figurait dans un projet de loi de 1897 portant également sur les transports. Cette limite de 2\$ avait été imposée par la Loi de 1897, laquelle fait l'objet de ce projet de loi.

M. Benjamin: Si j'étais suffisamment riche, je vous poursuivrais en justice pour ça.

M. Kroeger: Cela vous est impossible.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai pas terminé à ce sujet . . .

Le président: Non? Allez-y.

M. Benjamin: . . . et je voudrais présenter un amendement.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: La province de Colombie-Britannique a cédé ses terres et c'est ainsi qu'elle a contribué à l'entrée en vigueur de la Loi du Nid-de-Corbeau. En échange de ses terres, la voie ferroviaire de Kettle Valley devait être construite, voie ferroviaire maintenant en grande partie abandonnée.

[Text]

Valley railway line, the Kettle Valley division or subdivision, most of which is now abandoned.

The Province of British Columbia gave up those lands with the mineral rights, forest rights, water rights, whatever; and since the railroad has now negated its side of the agreement, I am happy that the government of the day, the dominion government, forced Canadian Pacific to return to the Dominion Government of Canada 50,000 acres of coal lands in 1897. I am only too happy they did that. But now that the railway is off the hook on their side of the agreement under previous activities and under provisions of this legislation, then surely it is only common fair play that those lands should be returned to those who gave it up in the first place.

Now, I must say I have absolutely no confidence whatsoever in the present government of British Columbia dealing with these lands any more conscientiously than the federal government would. Likely Fording Coal Ltd. or the CPR will be in there like a burglar . . .

The Chairman: That is another issue.

Mr. Benjamin: —right off the bat, developing those coal lands. But that is not the point.

The Chairman: Right, that is the point I was trying to make.

Mr. Benjamin: We can argue that with the B.C. government later. But the point is that those lands belong to and should be returned to the Province of British Columbia. The government has admitted at least on three occasions in Question Period in the House; the Parliamentary secretary does not know. The deputy minister tells us there is no policy on it other than lifting the \$2 price.

Since 1897, the government always could have transferred those lands or provided exploration and mining rights at any time they wanted. The only limit was the \$2 a tonne. Even in spite of the Crow's Nest Pass Act, they have always been able to let anybody use the lands whom they wanted to let use it.

Now, there is another alternative. The government could declare the whole 50,000 acres a national park and let the mining companies in to devastate it. That would be the simple solution, just make it a national park. Why do you not put that in here? That would be just as relevant to this bill as the clause that is in here! Two dollars a tonne has nothing to do with the transportation and handling of grain, at least as far as I can understand it with my country boy knowledge of this.

So, Mr. Chairman, would you like me to move my amendment and bring this to a final, good solution?

The Chairman: I would be delighted.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman.

The Chairman: Perhaps I should not have shown such enthusiasm.

Mr. Benjamin: It would be nice to have a response from Mr. Flis or Mr. Kroeger or somebody about what this is even doing in this bill in the first place. Second, what is the government's intentions of what they are going to do with this land?

[Translation]

La province de Colombie-Britannique a cédé ses terres en même temps que ses droits miniers, ses droits sur les forêts, sur l'eau et ainsi de suite; d'autre part, étant donné que les compagnies ferroviaires ont dénoncé leur part de l'accord, je suis content que le gouvernement de l'époque, le Dominion, ait forcé le Canadien Pacifique à céder au Dominion du Canada 50,000 acres de terres houillères en 1897. Je suis très content qu'il l'ait fait. Mais puisque les compagnies ferroviaires ont dénoncé leur part de l'accord en vertu de dispositions de ce projet de loi, alors il ne serait que justice que le gouvernement rende ces terres à ceux à qui elles appartenaient au départ.

Mais je dois dire que je ne fais absolument pas confiance au gouvernement actuel de la Colombie-Britannique et qu'il ne s'occupera pas mieux de ces terres que le gouvernement fédéral. Cela fera comme la *Fording Coal Ltd.* ou le CP qui était là..

Le président: Il s'agit là d'une toute autre question.

M. Benjamin: . . . à mettre en valeur ces terres houillères. Mais là n'est pas la question.

Le président: Exact, c'est ce que je voulais vous dire.

M. Benjamin: Nous pouvons en discuter plus tard avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Mais le fait demeure que ces terres appartiennent à la Colombie-Britannique et devraient lui être rendues. Le gouvernement l'a concédé au moins à trois reprises au cours de la période des questions à la Chambre, mais le secrétaire parlementaire ne le sait pas. Quant au sous-ministre, il nous dit qu'aucune décision n'a été prise à part celle de supprimer la limite de 2\$.

Depuis 1897, le gouvernement aurait pu céder ces terres ou en permettre l'exploitation n'importe quand. La seule limite, c'était les 2\$ la tonne. Malgré la Loi du Nid-de-Corbeau, ils ont toujours laissé leurs protégés exploiter ces terres.

Mais il existe une autre solution. Le gouvernement pourrait faire de ces 50,000 acres un parc national et laisser les compagnies minières le ravager. La voilà la solution, en faire un parc national. Pourquoi pas? Ce serait tout aussi bon que l'article qui y figure déjà! Ce prix de 2\$ la tonne n'a rien à voir avec le transport ou la manutention du grain, d'après ce que je puis en saisir, et ce, malgré mes origines paysannes.

Alors, monsieur le président, voulez-vous que je présente mon amendement et qu'on en arrive à une solution heureuse?

Le président: J'en serais ravi.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président.

Le président: Je n'aurais peut-être pas dû me montrer aussi enthousiaste.

M. Benjamin: Ce serait utile ensuite de voir la réaction de M. Flis ou de M. Kroeger ou de qui que ce soit d'autre pour savoir ce que fait cet article dans ce projet de loi. Deuxièmement, je voudrais savoir quelles sont les intentions du gouvernement quant à l'utilisation de ces terres?

[Texte]

The Chairman: Mr. Benjamin, please put your amendment.

Mr. Benjamin: Okay, they do not know.

• 2130

All right, I know.

I will move that Bill C-155 be amended in Clause 62 by striking out lines 3 to 7 and substituting the following therefor:

thereto, the Government of Canada returns to the Province of British Columbia any lands and mineral, coal or other rights on lands it received pursuant to paragraph 1(i) of the Crow's Nest Pass Act.

How does that grab you?

The Chairman: Just about the same way as it did when you moved it before.

Mr. Benjamin: Where did I move it before? I have not moved that one before, have I?

The Chairman: Back when we were on the interpretation clause, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh, that is true.

The Chairman: And do you remember what I said then, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: No, I do not. But you blew it then. I am giving you a second chance.

The Chairman: The amendment Mr. Benjamin has moved would alter completely the effect of Clause 62.

Mr. Benjamin: No, it does not. Okay, continue. Do not make a ruling yet.

The Chairman: As I read it, the effect of Clause 62 gives to the Government of Canada the right to hold, dispose of, or otherwise deal with the lands as it sees fit, or thinks fit. The effect of your amendment is immediately to give it back to the Province of British Columbia. That seems to me to defeat the purpose of Clause 62. It changes the principle of Clause 62. I have made many rulings on that very aspect in our study of this bill, Mr. Benjamin.

You asked me not to rule. Why?

Mr. Benjamin: Mr. Thompson, Mr. Lefebvre, does calling in the legislation for the return of these lands to the Province of British Columbia—that will have to be subject to negotiations, etc. between the federal government and British Columbia—does that do violence to the ability of the Crown in Clause 62 to dispose of or otherwise deal with in any manner it thinks fit? How does my amendment do violence to that? All it does is specify a way to do something it thinks fit.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous s'il vous plaît présenter votre amendement.

M. Benjamin: Ils ne le savent pas.

Très bien, je sais.

Je propose que l'article 62 du projet de Loi C-155 soit modifié par substitution aux lignes 3 à 8, page 33 de ce qui suit:

son régime, Sa Majesté du chef du Canada remet à la province de la Colombie-Britannique les terres et les droits sur les terres, y compris les droits sur les minéraux et sur le charbon qu'elle a reçus conformément à l'alinéa 1(i) de la Loi du Nid-de-Corbeau.

Alors, qu'en pensez-vous?

Le président: À peu près la même chose que lorsque vous l'avez présenté auparavant.

M. Benjamin: Mais je ne l'ai jamais présenté auparavant!

Le président: Si, lorsque nous en étions à l'étude de l'article d'interprétation, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oh! c'est exact!

Le président: Et vous souvenez-vous de ce que j'ai dit alors, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Non, mais vous n'avez pas réussi votre coup. Je vous donne maintenant l'occasion de vous rattraper.

Le président: L'amendement présenté par M. Benjamin aurait pour effet de modifier entièrement l'article 62.

M. Benjamin: Absolument pas. Bien, continuez. Ne prenez pas encore de décision.

Le président: Tel que je le comprends, l'article 62 donne au gouvernement du Canada le droit de posséder ou de vendre les terres ou de prendre à leur égard toute autre disposition selon les modalités et aux conditions qu'il estime indiquées. Or, votre amendement aurait pour effet de rendre ces terres à la province de Colombie-Britannique. Cela me semble aller à l'encontre de l'article 62. En fait, cela en modifie même le principe. J'ai déjà pris de nombreuses décisions à ce sujet, monsieur Benjamin.

Mais vous m'avez demandé de ne pas prendre de décision encore. Pourquoi?

M. Benjamin: Monsieur Thompson, monsieur Lefebvre, la cession, par voie législative, de ces terres à la province de Colombie-Britannique, qui, soit dit en passant, devrait être faite dans le cadre de négociations entre le gouvernement fédéral et la Colombie-Britannique, empêcherait-elle la Couronne de vendre ces terres ou de prendre à leur égard toute autre disposition qu'elle estime indiquée? Mon amendement empêchera-t-il la Couronne de le faire? En fait, mon amendement se contente de préciser une façon de faire quelque chose qu'il estime indiqué.

[Text]

The Chairman: You are anticipating the government—doing its thinking for it, it seems to me. You can argue there is a case for that, but it still does not change the intent of your amendment.

Mr. Benjamin: I did not ask you; I asked Mr. Thompson. He can help shoot me down, I do not care.

The Chairman: The procedure is my field, not Mr. Thompson's. However, I will allow him to answer the question.

Mr. Benjamin: I was asking for a legal interpretation—it is called "thinking fit".

The Chairman: A legal interpretation, please, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Perhaps Mr. Benjamin should have stayed with the chairman, because I do not think I can offer very much comfort. The amendment as I understand it very severely limits the freedom of the Government of Canada to determine the manner in which it will deal with these lands, by telling the government that it is required to return the lands. So in that sense I would say it places on Clause 62 a massive restriction. That would be my interpretation.

Mr. Benjamin: What about the constitutionality of Clause 62 in terms of the natural resources belonging to the provinces? Has that been looked into by the department, by the CTC—any of our legal counsellors here? Is it constitutional in a transportation bill having to do with grain?

• 2135

Mr. Thompson: I think one has to go back and trace the ownership of these lands. The ownership was vested in the federal Crown as a result of the act. It was sanctified and recorded in the act; and, therefore, of course, I believe the federal government was the undisputed owner of those lands. I looked at that legislation some time ago, and it is my opinion, which may be challenged of course, that these lands were vested in the Government of Canada, and that the only restriction placed upon them was this limitation on the price they could charge for the sale of coal.

I am not aware of anything in the present Constitution that would interfere with the continuation of the Crown's ownership of such lands. I realize that property and civil rights, and so on, have their own place in constitutional law, but the federal government is entitled to own all sorts of things, including lands.

Mr. Benjamin: But when you are changing a statute and you are talking about ownership, Mr. Thompson...

An hon. Member: Changing a statute? You are maintaining a statute.

Mr. Benjamin:—you conveniently start with the ownership from after 1897. The ownership originally was vested in the Province of British Columbia, who gave up ownership in exchange for certain things. Those certain things no longer exist. Would not the ownership then revert to the original owner?

[Translation]

Le président: Il me semble que vous vous mettez à la place du gouvernement. Vous pouvez dire que le gouvernement en a besoin, mais cela ne modifie pas l'objectif de votre amendement.

M. Benjamin: Ce n'est pas à vous que j'ai posé cette question, mais à M. Thompson. Il peut me tirer dessus, cela m'est égal.

Le président: Les questions de procédure relèvent de ma compétence et non pas de celle de M. Thompson. Cependant, je vais lui demander de répondre à votre question.

M. Benjamin: Je voulais une interprétation juridique de l'expression «estime indiquée».

Le président: Voulez-vous nous donner votre interprétation juridique, monsieur Thompson?

M. Thompson: M. Benjamin aurait peut-être se contenter de la réponse du président, car je ne pense pas pouvoir lui offrir de consolations. Votre amendement, tel que je l'interprète, limite très strictement le pouvoir du gouvernement du Canada de déterminer la manière dont il vendra ses terres, en obligeant le gouvernement à les rendre. Je dirais donc que cet amendement restreint très sérieusement la portée de l'article 62. Voilà ce que j'en pense.

M. Benjamin: Que dire de la constitutionnalité de l'article 62 étant donné que les ressources naturelles appartiennent aux provinces? Le Ministère, ou la Commission canadienne des Transports y ont-ils songé? Est-ce constitutionnel dans le cas d'un projet de loi régissant le transport du grain?

M. Thompson: Je pense qu'il faut se demander à qui appartenait ces terres au départ. La loi avait donné ces terres à la Couronne fédérale. La loi consacrait cet état de fait et, par conséquent, je crois que le gouvernement fédéral était, sans conteste, le propriétaire de ces terres. J'ai examiné la loi il y a quelque temps et il me semble, mais je peux me tromper, que ces terres avaient été confiées au gouvernement du Canada et que la seule restriction qui lui avait été imposée était justement cette limite pesant sur le prix de vente du charbon.

Je ne suis au courant d'aucune disposition de la constitution actuelle qui empêcherait la Couronne de continuer à être propriétaire de ces terres. Je me rends compte que les droits de propriété et les droits civils sont importants en droit constitutionnel, mais le gouvernement fédéral peut posséder toutes sortes de choses, y compris des terres.

M. Benjamin: Mais lorsqu'il s'agit de modifier une loi et que vous parlez de propriété, monsieur Thompson...

Une voix: Modifier une loi? Au contraire, on la préserve.

M. Benjamin: ... vous commencez très commodément à partir de 1897. Ces terres appartenaient au départ à la province de la Colombie-Britannique, qui a cédé ses droits à la propriété de ces terres en échange de certaines autres choses. Or, ces choses n'existent plus. Ces terres ne devraient-elles donc pas revenir automatiquement au propriétaire initial?

[Texte]

Mr. Thompson: No. There would be no reversion unless there was an explicit provision for reversion in the original grant.

The Chairman: The question is upon Mr. Benjamin's amendment. No, it is not, because it is out of order, in my opinion; it is not a question at all.

Mr. Mazankowski, do you have an amendment or a question?

Mr. Mazankowski: No, Mr. Chairman. The point that I made I believe still stands. I would certainly like to get an update from the government members as to what the status of the negotiations are at the present time. British Columbia has not claimed that ownership is totally vested with them or with the Government of Canada. They have recommended in their submission that the legal arguments should be set aside and there should be a framework or a provision for the negotiations of agreements between the two levels of government to ensure that the development of these lands could be facilitated in the best interests of the people of British Columbia and the people of Canada.

What they are really asking for is that the Government of Canada and British Columbia enter into discussions which would ultimately lead to a plan for the management and the development of these coal lands; and to the extent we could incorporate that provision in this clause, it might be worth while considering.

Mr. Benjamin, in his amendment, has proposed to transfer the lands to the Province of British Columbia. I sense, by the position of the British Columbia brief, they are not really asking for that. They are simply asking for assurance that there would be consultations and negotiations between the two levels of government so that the development, if it was to take place, would be done in an orderly manner consistent with the development objectives of British Columbia and, indeed, of Canada.

It seems to me it would certainly not delay the progress in this committee too much if we were to stand that clause until we had an update from someone on the government side to apprise us of where that issue now stands.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I . . .

The Chairman: Just a minute now; I will put your name down.

I just point out one thing, and I suspect you are aware of it, Mr. Mazankowski, there is nothing in Clause 62 that would preclude the kind of negotiations that you suggest.

Mr. Mazankowski: I would say, with all due deference, Mr. Chairman, that when it says "... the Government of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands it selected under paragraph 1(i) of that Act in any manner and on any conditions it thinks fit", it is pretty unilateral.

[Traduction]

M. Thompson: Non. Ce ne serait pas possible à moins qu'il n'y ait une disposition explicite à ce sujet dans l'accord initial.

Le président: L'amendement de M. Benjamin est mis aux voix. Non, il ne l'est pas, car, à mon avis, il est irrecevable. On n'a pas besoin de voter.

Monsieur Mazankowski, avez-vous un amendement à présenter ou une question à poser?

M. Mazankowski: Non, monsieur le président. Le point que j'ai soulevé tout à l'heure demeure entier. Je voudrais bien que le gouvernement me dise où en sont les négociations à l'heure actuelle. La Colombie-Britannique n'a jamais dit que ces terres lui appartenaient pas plus qu'au gouvernement du Canada. Elle a recommandé, dans son mémoire, d'ignorer tout argument juridique et de prévoir un mécanisme qui permettrait de négocier des accords entre les deux niveaux de gouvernement dans le but de s'assurer que ces terres seront exploitées dans l'intérêt de la population de la Colombie-Britannique et du Canada.

Elle demande, en réalité, que le gouvernement du Canada et la Colombie-Britannique entament des négociations qui aboutiront en fin de compte à l'élaboration d'un plan prévoyant la gestion et l'exploitation de ces terres houillères; dans la mesure, d'autre part, où nous pourrions incorporer une telle disposition dans cet article, il serait peut-être utile de l'étudier.

Dans l'amendement qu'il a présenté, M. Benjamin propose de céder ces terres à la province de la Colombie-Britannique. D'après le mémoire qu'elle nous a soumis, ce n'est pas, en réalité, ce qu'elle demande. Elle demande simplement qu'on lui donne l'assurance que des consultations et des négociations auront lieu entre les deux ordres de gouvernement pour que l'exploitation de ces terres, si exploitation il doit y avoir, soit faite conformément aux objectifs de développement de la Colombie-Britannique et du Canada.

Je ne pense pas que cela retarderait tellement les travaux du Comité si nous réservions cet article jusqu'à ce que nous obtenions des renseignements plus précis de la part du gouvernement pour que nous sachions où en sont les négociations à l'heure actuelle.

M. Mayer: Monsieur le président, pourrais-je . . .

Le président: Un instant, j'inscris votre nom.

Je voudrais simplement vous signaler, monsieur Mazankowski, et je suppose que vous en êtes conscient, que rien dans l'article 62 n'empêcherait la tenue de ces négociations.

M. Mazankowski: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, lorsque l'article en question dit «... Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies, conformément à l'alinéa 1(i) de cette loi, ou prendre à leur égard toute autre disposition, selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées», on n'a pas beaucoup de choix.

[Text]

[Translation]

• 2140

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I just wanted to point out that I note this is an extract from 1897, the Crow's Nest Pass Act; "c." I suppose stands for Chapter 5. The bill we are dealing with tonight says "to amend certain Acts in consequence thereof" of Bill C-155. This dealing with coal lands under the Crow's Nest Pass Act and bringing it into this bill is consequential to what we are doing, and as you have said to Mr. Mazankowski—and I was going to say that also—there is nothing in putting this clause at this point in this Part IV that precludes that the Government of Canada would not negotiate with the Province of British Columbia before it disposes of these lands. I do not think we have to hold it or stand this clause at this time. We just have to proceed with it.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think I can give an explanation further to what Mr. Bockstael said. All this clause does is take away the restriction which you will find on page 33a, where the last sentence reads:

... for the purpose of securing a sufficient and suitable supply of coal to the public at reasonable prices, not exceeding two dollars per ton of two thousand pounds free on board cars at the mines.

What basically this clause does is eliminate that particular restriction to allow the Governor in Council to use the property acquired as a result of making guarantees to the Government of British Columbia, which have been carried out. That restriction would be dropped. It is part of the cleaning-up process that goes on in the Railway Act and the sections that were added to the Crow's Nest Pass Act.

I do not think there is any particular mystery. I think this is part of the clauses that you will find—as we go through this particular section, you will find there are a number of clauses like this that are transitional in nature, designed to clean up the mess that is created when you cut out the act. You have a whole series of provisions that have to be dealt with in some legislative way, or they just fall by the wayside. So I think that is the explanation.

The Chairman: I might be able to assist the committee just a bit by advising you the government has given notice of an amendment—I think it is a government amendment—to that clause, and maybe if that amendment were moved now it might—or it might not... mitigate some of the concerns.

Mr. Mazankowski: Is it another amendment to clean up the translation?

Le président: Monsieur Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, l'amendement se lirait comme ceci:

—that Clause 62 of Bill C-155 be amended by striking out lines 3 to 7 on page 33 and substituting the following:

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je voulais tout simplement faire remarquer que j'ai ici un extrait de la Loi du Nid-de-Corbeau de 1897 et je suppose que le «c» veut dire «chapitre». Le projet de loi que nous étudions ce soir vise à modifier certaines lois en conséquence, c'est-à-dire au regard du projet de loi C-155. Le fait de traiter des terres houillères dans la Loi du Nid-de-Corbeau et d'en parler dans ce projet de loi-ci, découle de ce que nous sommes en train de faire. Comme vous l'avez dit à M. Mazankowski—et j'allais moi-même le faire—insérer cet article à cet endroit, dans la partie VI, ne signifie pas du tout que le gouvernement du Canada ne négociera pas avec le gouvernement de la Colombie-Britannique avant de disposer de ces terres. Je ne crois pas qu'il soit utile, par conséquent, de réserver cet article. Nous pouvons l'adopter.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je peux ajouter une explication à ce que vient de dire M. Bockstael. Le seul objet de cet article est de supprimer la restriction que l'on trouve à la page 33a, dont la dernière phrase se lit comme suit:

... dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas \$2. par tonne de 2,000 livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines.

Cet article supprime donc cette contrainte afin que le gouverneur en conseil puisse utiliser la propriété acquise du gouvernement de la Colombie-Britannique en échange de certaines garanties qui ont été respectées. Cette condition disparaîtra donc. Cela fait partie de la mise à jour de la Loi sur les chemins de fer et des articles qui avaient été ajoutés à la Loi du Nid-de-Corbeau.

Il n'y a là aucun mystère. C'est l'un des articles transitoires que l'on trouve dans cette partie-ci et qui ont pour but de régler les problèmes découlant de la rédaction de la loi. Bon nombre de dispositions doivent être modifiées par une loi, sinon elles n'ont aucune valeur. Voilà ce que j'en pense.

Le président: Pour la gouverne du Comité, je dirais que le gouvernement a donné avis d'un amendement de cet article. Peut-être que si l'amendement était proposé dès maintenant, il pourrait atténuer certaines craintes.

M. Mazankowski: Est-ce un autre amendement pour améliorer la traduction?

The Chairman: Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, the amendment would read as follows:

... que l'article 62 du projet de loi C-155 soit modifié par substitution aux lignes 3 à 7, à la page 33, du texte anglais, de ce qui suit:

[Texte]

thereto, Her Majesty in right of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands selected under paragraph 1(i.) of that Act in any manner and on any conditions she thinks fit.

En français, il est proposé que l'article 62 du projet de loi C-155 soit modifié par substitution aux lignes 4 et 5 de la page 33 de ce qui suit:

peut posséder ou vendre les terres choisies, conformément à l'alinéa li.) de

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, Mr. Bockstael makes the point that there is nothing in this part of the bill that precludes these lands going back to the Province of British Columbia; but there is also nothing in this bill that suggests that that will happen. It may very well be constitutional and it may very well be legal, what the government is proposing—and that is a question I am not so sure that I would subscribe to out of hand—but in many ways this is not the convention in terms of the way we proceed in Canada. It has already been pointed out that natural resources were given to both Saskatchewan and Alberta in 1930 as a special act. They did not get them when they came into Confederation in 1905, they had to wait 25 years for that.

• 2145

This simple little clause has some far-reaching effects for the Province of British Columbia and I do not think I would want to vote on it without having had a chance to reflect on it at least overnight, without getting a chance to look at it. Mr. Chairman, I can quote to you a summary of a document prepared by the Library of Parliament, Law and Government Division, Research Branch, entitled *The Dominion Coal Lands and the Crow's Nest Pass Agreement*. The conclusion, which I will read—and it is interesting, Mr. Chairman—is this:

The purpose of the following analysis has been to show a consistency in both circumstances and events that would support an argument for the return of the coal lands to the ownership of the Province of British Columbia from the central government.

I would like to hear what the government's intentions are. The parliamentary secretary said that he was not aware of any correspondence or discussions between the two governments, the Province of British Columbia and the Government of Canada. The deputy minister says that there has been some correspondence. I would like to know where we stand in this.

I would also like to know, by way of further information, if there is any other way in which we could proceed with this bill, with this area of concern. Why, for instance, could we not have a separate bill that would simply address this? Why do we need to include this—in many ways—very controversial area, as far as the Province of British Columbia is concerned, in what is an extremely complex, involved and complex bill as it is? Why could we not have had two separate bills? We did this with the Seeds Act. The Minister of Agriculture proposed to allow for the licensing of plant breeders' rights and it needed

[Traduction]

thereto, Her Majesty in right of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands selected under paragraph 1(i.) of that Act in any manner and on any conditions she thinks fit.

As for the french text, it is moved that clause 62 of Bill C-155 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 33 and substituting the following:

peut posséder ou vendre les terres choisies, conformément à l'alinéa li.) de

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, M. Bockstael prétend que rien dans cet article du projet de loi n'empêchera ces terres d'être redonnées au gouvernement de la Colombie-Britannique. Mais rien dans ce projet de loi ne laisse entendre non plus que cela pourrait se produire. Ce que propose le gouvernement est peut-être très conforme à la Constitution et très légal, d'ailleurs, je n'en suis même pas certain, mais, de bien des façons, ce n'est pas très conforme aux conventions en usage au Canada. On a déjà fait remarquer que les ressources naturelles ont été données à la Saskatchewan et à l'Alberta en 1930 en vertu d'une loi spéciale. Ces deux provinces ne les avaient pas obtenues au moment où elles s'étaient jointes à la Confédération en 1905. Elles ont dû attendre 25 ans pour cela.

Ce simple petit article peut avoir des effets dévastateurs sur la province de la Colombie-Britannique, et je préfère ne pas passer au vote avant d'avoir eu l'occasion d'y réfléchir au moins cette nuit. Je peux vous citer un document préparé par la Bibliothèque du Parlement, Service de recherches, Division du droit et du gouvernement, intitulé *The Dominion Coal Lands and the Crow's Nest Pass Agreement*. La conclusion, que je vais vous lire, est fort intéressante, et je cite:

La présente analyse avait pour but de faire ressortir les circonstances et les événements à l'appui de la rétrocession des terres houillères à la province de la Colombie-Britannique par le gouvernement central.

Je voudrais savoir quelles sont les intentions du gouvernement. Le secrétaire parlementaire a dit qu'il n'était au courant ni d'un échange de correspondance ni de discussions entre les deux gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada. Le sous-ministre affirme qu'il y a eu certaines lettres. Je voudrais savoir ce qu'il en est au juste.

J'aimerais également savoir s'il y aurait une autre façon de régler ce problème dans le projet de loi. Par exemple, pourquoi ne pas présenter un projet de loi distinct qui traiterait de cette question? Pourquoi devons-nous inclure cette question extrêmement controversée pour la Colombie-Britannique dans un projet de loi qui est déjà horriblement complexe? Pourquoi ne pas présenter deux projets de loi? C'est ce que nous avons fait pour la Loi relative aux semences. Le ministre de l'Agriculture avait proposé de permettre la réglementation des droits des entreprises de culture des plantes. Il fallait donc apporter des amendements à la Loi relative aux semences. Il y

[Text]

subsequent amendments to the Canada Seeds Act. There were two separate bills. Why could not that have been done here?

By way of a question, Mr. Chairman, I would like to hear from the deputy minister whether that was ever considered. If it was not considered, why not? If it was considered why was it rejected, so that we have as an addendum, almost as an afterthought, Clause 62? . . . which in itself is a very controversial area in many respects.

Mr. Kroeger: As I pointed out earlier, it is included in this bill because it was a part of the 1897 Agreement.

What is done in Clause 62 is the barest minimum, simply to remove a legislated impediment. Any subsequent action would presumably be a matter of a government policy decision, possibly a presentation of legislation; ministers would be open to questioning on it in the normal way. None of that is really foreclosed by what is in Clause 62.

The only other comment I would make is to repeat what I have said earlier. I do not think I did say that I was aware of any correspondence, as Mr. Mayer suggested.

Mr. Mayer: Oh, I am sorry. I misunderstood.

Mr. Kroeger: I am not aware of any correspondence. If there were any correspondence I do not see how it could have been substantive, because there has been no policy decision by the government on any aspect of the disposal of these lands.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, that further makes my point. I am wondering why this particular clause is in this bill if the government has not made up its mind as to what it intends to do. I would submit that until the government has some intention, which it is willing to make known to committee members, as to what it intends to do with these coal lands—if we agree to this Clause 62, which is very permissive—I do not see the necessity for having it in here. In fact it has been pointed to me, I think accurately, that if this clause were an amendment to the bill you would have no choice but to rule it out of order, because it is really not part of a transportation bill as this one is constituted, as I understand it. So I would strongly suggest that we stand the clause at least overnight, to get a better understanding of what the government's intentions are concerning this land, once it has acquired it. We would be in a better position to make arguments either for or against this clause.

• 2150

The Chairman: I point out to members of the committee that the wording of this clause, except with the removal of the \$2 per tonne limit on the price . . .

Mr. Mayer: That is a big exception.

The Chairman: —is the same as in the original chapter:

to be disposed of or otherwise dealt with by the government, as it may think fit, on such conditions as any as may be prescribed by the Governor in Council.

So I just point that out to you.

[Translation]

a eu deux projets de loi distincts. Pourquoi ne pouvons-nous pas faire la même chose ici?

Le sous-ministre pourrait-il nous dire si cela a été envisagé. Sinon, pourquoi pas? Si la chose a été envisagée, pourquoi a-t-on écarté l'idée de sorte qu'on se retrouve avec un petit ajout de dernière minute, l'article 62? Après tout, c'est une question très controversée à bien des égards.

M. Kroeger: Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, l'article se trouve dans ce projet de loi parce qu'il faisait partie de l'Accord de 1897.

L'article 62 est le minimum nécessaire pour retirer tout simplement une contrainte légale. Toute autre mesure découlerait sans doute d'une décision politique du gouvernement et ferait l'objet d'un projet de loi distinct. Les ministres pourraient alors être interrogés de la façon habituelle. Rien de cela ne sera empêché par l'adoption de l'article 62.

A part cela, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit. Je ne crois pas avoir dit être au courant de certaines lettres, comme l'a laissé entendre M. Mayer.

M. Mayer: Je m'excuse, j'ai dû mal comprendre.

M. Kroeger: Je ne suis au courant d'aucune lettre. S'il y avait eu une certaine correspondance, elle n'aurait pas pu être très importante de toute façon puisque le gouvernement n'a pris aucune décision touchant la disposition de ces terres.

M. Mayer: Monsieur le président, cela apporte de l'eau à mon moulin. Je me demande pourquoi ce paragraphe se trouve dans ce projet de loi-ci si le gouvernement n'a pas encore décidé ce qu'il a l'intention de faire. Je crois que tant que le gouvernement n'aura pas pris de décision, qu'il voudra bien communiquer aux membres du comité, je ne vois vraiment pas l'utilité de cet article 62. De fait, comme on me l'a fait remarquer avec justesse je crois, si cet article était présenté sous forme d'amendement au projet de loi, vous seriez obligé de le juger irrecevable puisqu'il ne traite pas de transport comme tout le reste du texte. Je suggère donc que nous réservions cet article du moins jusqu'à demain, afin que nous puissions mieux comprendre quelles sont les intentions du gouvernement à l'égard de ces terres, une fois qu'il les aura acquises. Nous serons alors mieux placés pour argumenter en faveur ou contre l'article.

Le président: Je vous fais remarquer que le libellé de l'article, sauf pour la suppression de la limite de \$2. la tonne sur le prix . . .

M. Mayer: C'est un gros morceau.

Le président: . . . est rigoureusement identique à celui du chapitre original.

ou il en sera autrement disposé par sa Majesté, selon qu'elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le gouverneur en conseil.

Je tenais juste à souligner cela.

[Texte]

Mr. Benjamin is next and then Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin: Mr Chairman, "Her Majesty", bless her heart, and it might be a few years from now "His Majesty"; should it not be "in the right of the Crown" rather than specifying "Her Majesty" or "His Majesty"?

Mr. Bockstael: Go for "Her Majesty" now, be reasonable. You switch that back and forth.

Mr. Benjamin: I am just wondering, Bob. I did not know you were the constitutional expert around here.

Mr. Bockstael: You do not have to be to understand simple things like that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Thompson this question and it is partly returning to the matter of ownership. In the ownership of lands and minerals, certainly since 1930, those lands and minerals went from the Crown, namely, the Province of British Columbia, to a private company, and then the Dominion Government—another case of "in the right of His Majesty"—took those lands from a private company, the ownership thereof, to the Dominion Government. And at least since 1930 the Crow's Nest Pass Act in that clause has been unconstitutional and certainly it has been unconstitutional since last year. Is there not some question about the validity of this even being in this bill?

The Chairman: Mr. Thompson, would you answer the question, please.

Mr. Thompson: I am not aware of any rights which the province would have retained. I am looking at paragraph (1) (i) which, as you indicated, required that the lands were given to the company in exchange for constructing the line, whereupon the company was then required to transfer them to the federal Crown. Perhaps there is a legal argument, but I do not see what the legal argument is that would say that there was some kind of severing of the title that was transferred. I believe the province transferred its title to the company or companies and they in turn, as part of this requirement, transferred to the federal government.

I am not aware there was any retention by the province of any of its rights, mineral or otherwise, when it made its transfer to the company.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, I would like to try an amendment with the committee that provides in specific words...

The Chairman: We have one amendment before us now.

Mr. Benjamin: All right, if you want to deal with it and then I will try another one.

The Chairman: I have Mr. Mazankowski, Mr. Flis, Mr. Bockstael, Mr. McKnight.

I am not really sure what the constitutionality of the arrangement that was made in 1897 has to do with what we are discussing tonight.

Mr. Benjamin: It was both an agreement and an act.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Benjamin, suivi de M. Mazankowski.

M. Benjamin: Monsieur le président, ne devrait-on pas dire "du chef de la Couronne" au lieu de préciser "Sa Majesté"?

M. Bockstael: Soyez raisonnable, acceptez Sa Majesté. Vous passez votre temps à changer cela.

M. Benjamin: Je me demandais. Je ne savais pas que vous étiez un expert en droit constitutionnel.

M. Bockstael: Il est inutile de l'être pour comprendre des choses aussi simples.

M. Benjamin: Je voudrais poser à M. Thompson une question touchant un peu cette question de propriété. Depuis 1930 au moins, la propriété de ces terres et de ces minerais a été cédée par la Couronne, soit la Colombie-Britannique, à une société privée, puis le gouvernement fédéral a repris ces terres de ladite société. Depuis 1930, cet article de la Loi du Nid-de-Corbeau est inconstitutionnel, depuis l'an dernier au moins. Est-on certain de la pertinence d'un tel article dans ce projet de loi-ci?

Le président: Monsieur Thompson, pourriez-vous répondre, s'il vous plaît?

M. Thompson: Je ne crois pas que la province ait conservé certains droits. Le paragraphe (1)(i) imposait la cession des terres à la compagnie en échange de la construction de la voie ferrée, et lorsque celle-ci a été terminée, la compagnie était tenue de céder les terres à la Couronne fédérale. On pourrait toujours trouver un argument légal, mais je ne vois pas lequel on pourrait utiliser pour prétendre qu'il a eu division du titre cédé. Je crois que la province a cédé ses titres à la compagnie, qui les a cédés à son tour au gouvernement fédéral.

A ma connaissance, la province n'a conservé aucun de ses droits, miniers ou autres, au moment de la cession à la compagnie.

M. Benjamin: Je voudrais alors proposer un amendement qui stipulerait expressément...

Le président: Nous sommes déjà en train d'étudier un amendement.

M. Benjamin: Très bien, finissons-en avec celui-ci, puis j'en proposerai un autre.

Le président: Monsieur Mazankowski, suivi de MM. Flis, Bockstael et McKnight.

Je ne suis pas certain de saisir en quoi la constitutionnalité de l'accord conclu en 1897 a un rapport avec notre discussion de ce soir.

M. Benjamin: C'était à la fois un accord et une loi.

[Text]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin: The agreement said one thing and the act said something else.

Mr. Mazankowski: I would like to ask Mr. Thompson whether in his opinion it is necessary to have this provision in the bill in order to achieve the government's objective of repealing the Crow's Nest Pass freight rates as contained in Section 271 of the Railway Act.

• 2155

Mr. Thompson: No, it is not.

Mr. Mazankowski: Is it required for any other reason pursuant to the provisions of this bill, in your view?

Mr. Thompson: No. The change that is now being proposed by the government could be done by way of some other piece of legislation.

Mr. Mazankowski: Okay. So in your view, it is not necessary to be incorporated into this piece of legislation.

Mr. Lefebvre, would you hold the same opinion?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Probably the only possible application of the Crow's Nest Pass Act... I say possible, because it is possible the act has no force or effect at all right now because it authorized an agreement that was entered into, and the minute the agreement was entered into in 1897 or 1898, the act may have been spent. There are some lawyers who would hold that view. However, for greater certainty, we have never taken the view that the act was spent.

Mr. Mayer: Say that again. Do you mean we have been living under a charade for 97 years?

Mr. D. Lefebvre: No. Later on...

Mr. Mayer: We were all unaware, Mr. Chairman.

Mr. D. Lefebvre: Later on, there was some legislation in 1925 or 1927 and the Railway Act that it was a statutory rate.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. D. Lefebvre: There is no question about that. But on the other provisions of the Crow's Nest Pass Act—and there are many of them—we do not know of the application of any other part except this one that holds the price of coal at \$2. There are many provisions. We have not dared repeal the act as a whole just in case somewhere, somehow, some provision of the act applies. We were not certain it would not do any harm to anything, so we selected the only other part that, to our knowledge, may be an effective impediment to government action. That is why it seemed to be a proper place to include it. I think it can be called a consequential amendment, although I must add that Bill C-155 could survive as a whole without the amendment.

The Chairman: May I put a question to Mr. Lefebvre?

An hon. Member: By all means, sir.

[Translation]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Benjamin: L'accord dit une chose, et la loi une autre.

M. Mazankowski: M. Thompson pourrait-il nous dire si, à son avis, il faut absolument que cette disposition se trouve dans le projet de loi pour qu'on atteigne l'objectif que s'est fixé le gouvernement d'annuler les tarifs du Nid-de-Corbeau que prévoyait l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer.

M. Thompson: Non.

M. Mazankowski: À votre avis, cela est-il nécessaire pour d'autres raisons, compte tenu des dispositions de ce projet de loi?

M. Thompson: Non. Le changement qui est maintenant proposé par le gouvernement pourrait se réaliser par le biais d'une autre loi.

M. Mazankowski: Très bien. Donc, vous n'estimez pas qu'il soit nécessaire de l'incorporer à cette loi-ci.

Monsieur Lefebvre, êtes-vous du même avis?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: C'est probablement la seule application possible de la Loi sur le Nid-de-Corbeau... Je dis que c'est la seule application possible car il se peut que la loi ne soit plus exécutoire puisqu'elle a autorisé un accord qui a été conclu et elle a peut-être cessé d'être en vigueur à partir de ce moment-là en 1897 ou 1898. C'est l'opinion de certains juristes. Mais pour être plus sûr, par mesure de précaution, nous n'avons pas adopté la position selon laquelle la loi est caduque.

M. Mayer: Voulez-vous répéter cela? Voulez-vous dire que cette anomalie existe depuis 97 ans?

M. D. Lefebvre: Non, depuis moins longtemps...

M. Mayer: Aucun de nous ne le savait, monsieur le président.

M. D. Lefebvre: Une loi a été adoptée plus tard en 1925 ou 1927, la Loi des chemins de fer, et c'était un taux établi.

M. Mazankowski: Exactement.

M. D. Lefebvre: Quant aux autres dispositions de la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau, et elles sont nombreuses, à notre connaissance la seule étant appliquée est celle qui restreint le prix du charbon à \$2. Il y a de nombreuses dispositions. Nous n'avons pas abrogé toute la loi au cas où une certaine disposition s'appliquerait dans un cas que nous ne connaissons pas. N'étant pas sûr de l'effet de cette abrogation, nous avons choisi la seule disposition qui, à notre connaissance, pouvait représenter une entrave à l'action du gouvernement. Cela nous semblait être l'endroit indiqué. Je suppose qu'on pourrait le considérer comme une modification corrélative, même si le Bill C-155 pourrait s'appliquer dans son ensemble sans cet amendement.

Le président: Puis-je poser une question à M. Lefebvre?

Une voix: Très certainement, monsieur.

[Texte]

The Chairman: If this Clause 62 were removed from this bill and left where it resides at the moment, would that preclude the opening up of the B.C. coal block?

Mr. D. Lefebvre: Yes, it would, for more than \$2 a tonne.

An hon. Member: No, it would not.

The Chairman: But who is going to develop it for \$2 a tonne? A little bit of reason has to be used. My recollection of our hearing in British Columbia was that the representations we had there, particularly from the Kootenay area, were that they wanted this to remain in the bill so that \$2 limit would be removed . . .

An hon. Member: Which is all we are talking about.

The Chairman: —which is all that is done, yes.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman . . .

The Chairman: That is my recollection.

Mr. Mazankowski: Yes, but let us be realistic. The \$2 per tonne impediment really acted as a freeze; and by lifting that, you allow the possible exploitation. What British Columbia wants, and I think with some degree of legitimacy—at least, they certainly make that point—is to be assured that they will have some input into the development of those lands commensurate with their development plans. As they point out, there are such things that must be dealt with, things such as leasing policy, taxation arrangements, environmental impact management, project proposal review, mines regulation, infrastructure planning and financing.

Now, this particular bill can survive very well without Clause 62, and that is a legal opinion that has been confirmed by both legal counsels.

• 2200

I say to you, sir, that I am not prepared to render a decision on this tonight. I would think the matter should be stood. I think it is still incumbent upon the government members—someone from the government—to come before this committee to tell the committee what is going on; what is the status . . . I am surprised the officials here are not aware of the exchange of correspondence that has been referred to in the submission by the Government of British Columbia, because there have been ongoing discussions.

I do not believe, quite frankly, that the position of the British Columbia government is unreasonable. I think some assurances are required. If we pass this provision in here, it simply gives the federal government carte blanche authority to proceed as they see fit. I think we would be derelict in our duty if we did not concern ourselves with the views and expressions that have been advanced by the Government of British Columbia.

I say let us stand the clause until tomorrow.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

A lot of questions have been asked about why this clause is in here. I think if members read the explanatory notes and if

[Traduction]

Le président: Si cet article 62 était enlevé du projet de loi et laissé sous sa forme actuelle, cela empêcherait-il l'exploitation houillère prévue en Colombie-Britannique?

M. D. Lefebvre: Oui, si on voulait plus de \$2. la tonne.

Une voix: Non, pas du tout.

Le président: Mais qui voudrait faire cette exploitation pour \$2. la tonne? Il faut être raisonnable. Si je me souviens bien de nos audiences en Colombie-Britannique, les gens voulaient, surtout ceux de la région Kootenay, que cet article reste dans le projet de loi afin d'enlever la limite de \$2 . . .

Une voix: C'est exactement ce dont nous parlons.

Le président: . . . qui est le seul effet de la disposition.

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président . . .

Le président: C'est aussi mon souvenir.

M. Mazankowski: Oui, mais il faut être réaliste. Cette limite de \$2. la tonne empêchait l'exploitation, mais son élimination aurait l'effet contraire. Ce que veut la Colombie-Britannique, et je crois que son point de vue se défend, c'est la certitude qu'elle pourra participer à la mise en valeur de ces terres en fonction de ces plans de développement. Comme le fait remarquer la province, il y a différentes questions à régler comme l'octroi de baux, les arrangements fiscaux, les retombées sur l'environnement, l'examen des projets, la réglementation des mines, la planification de l'infrastructure et le financement.

Or, ce projet de loi peut très bien fonctionner sans l'article 62 et cette interprétation a été confirmée par nos deux conseillers juridiques.

Je vous dis, monsieur, que je ne suis pas préparé à prendre une décision à ce sujet ce soir. Je crois qu'il faudrait réserver la question. À mon avis, un représentant du gouvernement devrait venir expliquer au Comité où en est cette affaire, ce qui se passe . . . je suis surpris que les fonctionnaires présents ne soient pas au courant de la correspondance mentionnée dans le mémoire présenté par le gouvernement de la Colombie-Britannique puisqu'il y a des discussions qui se déroulent.

La position du gouvernement de la Colombie-Britannique ne me semble pas déraisonnable. Je crois qu'il faut certaines assurances. Si nous adoptons cette disposition, le gouvernement fédéral aura la liberté de procéder comme bon lui semble. Je crois que ce serait manquer à notre devoir de ne pas tenir compte de l'opinion exprimée par le gouvernement de la Colombie-Britannique.

Réservez donc cet article jusqu'à demain.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

On a posé beaucoup de questions concernant la nécessité de cet article dans le projet de loi. Si les députés lisent les notes

[Text]

they look at the heading, that it is a consequential clause, they will realize why it is in here. Questions have been asked what negotiations have been going on between the two levels of government. I asked the members who asked this who would want any negotiations with the \$2 restriction? Neither the province nor the federal government want to touch plans with that \$2 restriction there.

Mr. Mayer: That is not the point.

Mr. Flis: Let us pass this; then negotiations will start and the ball will start rolling, the lands will start being exploited.

As for status, the status is represented in this bill. It is represented in the fine print there, in the existing act. That is the status; and no one has wanted to touch it, because of this \$2 restriction. All this clause does is lift this \$2 restriction so the two levels of government can start negotiating, can start exploiting the lands and boosting the economy of Canada and start creating jobs.

If we stand it and come back tomorrow, I do not see where the situation is going to change, Mr. Chairman. There are questions about whether it is in order or not. It seems to me the NDP raised this in the House when the bill was in the House, and the Speaker ruled, Mr. Chairman, that it was in order. So I suggest, Mr. Chairman, that we put the question and we will show which way we stand on this issue.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would just like to remind the members of this committee that if we were to adhere to the NDP position of do not change the Crow's Nest Pass Act in perpetuity, this clause as it is written in paragraph 1(i) would still be here. If we took the Conservative point of view that all changes to the Crow's Nest Pass Act should be deferred for three years, this thing would be here for three more years.

We held hearings. The B.C. government appeared. They certainly read the bill and they knew what was in it, and what did they tell us? They said, we urge the committee to get on with this bill and pass it as quickly as possible. Now they are telling us we should not move on it.

I say we should vote on it now.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is an absolute falsehood.

Mr. Bockstael: That is not.

Mr. Mazankowski: I will read what the British Columbia government said and I will put it on the record for you so you can refresh your memory.

The Chairman: Mr. McKnight has the floor.

Mr. McKnight: Do you want me to read that?

Mr. Mazankowski: Sure, go ahead; put it on the record.

[Translation]

explicatives et regardent la tête de chapitre, ils comprendront que c'est une disposition corrélatrice et ils comprendront pourquoi l'article figure ici. On a posé des questions concernant les négociations entre les deux paliers de gouvernement. Qui voudrait commencer des négociations avec cette restriction de \$2? Ni la province ni le gouvernement fédéral ne s'y intéressent à cause de cette restriction de \$2.

M. Mayer: Ce n'est pas la question.

M. Flis: Adoptons l'article; ensuite les négociations commenceront, et tout sera mis en branle, les terres seront exploitées.

Quant à la situation actuelle, elle est décrite dans le projet de loi, dans le texte reproduit en petit caractère. Voilà le statut, et personne n'a voulu y toucher à cause de cette restriction de \$2. L'article supprime simplement cette restriction et permet aux deux paliers de gouvernement d'entamer des négociations et de mettre les terres en valeur, stimulant ainsi l'économie canadienne et la création d'emplois.

Si l'article est réservé jusqu'à demain, je ne vois pas ce que cela changera. On a posé des questions concernant la régularité de cette procédure. Il me semble que cela a été soulevé par le Nouveau parti démocratique quand la Chambre a été saisie du projet de loi et que le président a statué qu'il n'y avait pas de violation du règlement. Je propose donc que la question soit mise aux voix pour que l'affaire soit tranchée.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je voudrais simplement rappeler aux membres du Comité que si nous nous rangions du côté du Nouveau parti démocratique selon lequel la Loi du Nid-de-Corbeau doit rester comme elle est éternellement, cet alinéa 1.(i) y figurerait toujours. Si nous adoptons la position des conservateurs selon qui toutes les modifications de la Loi du Nid-de-Corbeau devraient rester en suspens pendant trois ans, la disposition continuerait d'être en vigueur pendant trois années encore.

Nous avons tenu des audiences. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a comparu. Il était certainement au courant des propositions du projet de loi, et pourtant il a prié instamment le Comité de terminer son étude du projet de loi et de l'adopter aussi vite que possible. On nous dit maintenant qu'il ne faut rien faire.

Que la question soit mise aux voix.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est un mensonge flagrant.

M. Bockstael: Non.

M. Mazankowski: Je vais vous lire la recommandation du gouvernement de la Colombie-Britannique pour vous rafraîchir la mémoire.

Le président: M. McKnight a la parole.

M. McKnight: Voulez-vous que je la lise?

M. Mazankowski: Allez-y, qu'on puisse la voir noir sur blanc dans le compte rendu.

[*Texte*]

The Chairman: We are not going to reread the whole B.C. brief.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just on what Mr. Bockstael said, I would like to go to the brief presented to us by the Government of Canada.

Mr. Mazankowski: Put it on the record.

Mr. McKnight: I would like to read from page 12 of that, that this provision overrides a legislation impediment. I would like to go back to where it says:

... at the same time we strongly reaffirm that Canada believes the coal lands are a federal responsibility. But as indicated, British Columbia has maintained that the Canadian Pacific Rail Company could not transfer the coal lands to Canada, as the coal resources were never conveyed there in the first place. These coal lands have not been thoroughly explored, no development has taken place, and both sides should set aside their legal arguments, negotiate an agreement which would facilitate the beneficial development of this coal resource for British Columbia and all of Canada.

• 2205

It is simply not good enough for the federal government to offer to take into account the wishes of British Columbia. The province's responsibilities for resources and environmental management, and mines regulation are much more than wishes. They are mandated responsibilities.

British Columbia again, calls on the Government of Canada to enter into discussions which will ultimately lead to a plan for the management and development of these coal lands. Issues to be dealt with would include leasing policy, taxation arrangements, environmental impact management, project proposed review, mines regulation, and infrastructure planning and financing.

That, Mr. Chairman, is a long, long way from Mr. Bockstael's saying they said pass the bill and get on with it.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, the honourable Mr. McKnight is saying that I have not said correctly. I will remind Mr. McKnight that the ADM came representing the provincial government of British Columbia and said, we had a vote in the House that said in favour of the Crow's Nest Pass bill, and we want you to get on with it.

There is a report here, 17(a)90:

British Columbia concludes that Bill C-155 contains promise of sufficient positive action, adequate safeguards for all participants in the grain business, and provides for the continued development of the superb western Canadian railway system.

That the bill should be passed now—that is what they said also.

[*Traduction*]

Le président: Nous n'allons pas relire tout le mémoire de la Colombie-Britannique.

M. McKnight: Monsieur le président, en réponse à M. Bockstael, j'aimerais citer le mémoire qui nous a été présenté par le gouvernement du Canada.

M. Mazankowski: Qu'on le voie dans le compte rendu.

M. McKnight: Je vous lis un extrait de la page 12 où on parle de la suppression d'une restriction législative. Je cite donc:

... en même temps nous réaffirmons que le Canada estime que les terres houillères sont une responsabilité fédérale. Mais comme nous l'avons dit, la Colombie-Britannique maintient que la compagnie ferroviaire Canadien-Pacifique n'a pas pu transférer les terres houillères au Canada n'ayant jamais elle-même obtenu de transfert à cet effet. Ces terres houillères n'ont pas été explorées à fond, il n'y a pas eu de mise en valeur, et les deux parties devraient laisser de côté leurs arguments juridiques et négocier un accord qui faciliterait la valorisation de cette ressource houillère pour le bien de la Colombie-Britannique et de tout le Canada.

Il ne suffit pas que le gouvernement fédéral offre de tenir compte des souhaits de la Colombie-Britannique. Les responsabilités provinciales en matière de ressources et de la gestion de l'environnement, et la réglementation des mines ont peu à voir avec des souhaits, ce sont des responsabilités dont la province a reçu le mandat.

Encore une fois la Colombie-Britannique invite le gouvernement du Canada à participer à des discussions qui aboutiront à un plan de gestion et de valorisation de ces terres houillères. Parmi les questions à régler, il y a notamment la politique en matière d'octroi de baux, les arrangements fiscaux, les retombées sur l'environnement, la procédure à suivre pour l'examen des projets, la réglementation minière et la planification en matière d'infrastructure et de financement.

C'est donc très très différent de l'interprétation de M. Bockstael qui prétend que le gouvernement provincial veut simplement que le projet de loi soit adopté.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, l'honorable M. McKnight dit que mon affirmation est inexacte. Je rappelle à M. McKnight que le sous-ministre adjoint est venu parler au nom du gouvernement provincial, il a parlé du vote de la Chambre en faveur de l'adoption de la Loi sur le Nid-de-Corbeau et de son désir de voir ce travail terminé.

Voici une citation, 17(1)90:

La Colombie-Britannique conclut que le bill C-155 promet suffisamment d'actions positives et de garanties pour tous les intervenants dans le secteur céréalier et prévoit aussi le maintien du superbe réseau ferroviaire de l'Ouest canadien.

Il a demandé que le projet de loi soit adopté maintenant.

[Text]

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Bockstael: That is what they said.

Mr. McKnight: And then they went on, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order.

Mr. McKnight: —to develop the coal lands.

Now that we have done that, Mr. Chairman, could I go to a point that I wanted to raise earlier when I asked to be put on your list?

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: As we read in the explanatory notes—and Mr. Chairman, I know you did not forget to read in the explanatory notes, but it just must have slipped by, where it states:

The said fifty thousand acres to be selected by the Government in such fair and equitable manner as may be determined by the Governor in Council, and to be thereafter held or disposed of or otherwise dealt with by the Government as it may think fit on such conditions, if any, as may be prescribed by the Governor in Council . . .

—and here is the one part that goes on, Mr. Chairman . . .

. . . for the purpose of securing a sufficient and suitable supply of coal to the public at reasonable prices, not exceeding \$2 per ton of two thousand pounds free on board cars at the mines.

This, Mr. Chairman, is part of the reason that if you are going to rule on things that may go on and change the Royal Recommendation—this, by changing the \$2 per ton, and 2,000 pounds, obviously would change a money factor included in this bill that is not in the royal prerogative.

The Chairman: No, sir. The clause we are debating is in the bill and therefore it is covered by the royal prerogative. As a matter of fact, this would not cost the government more; it would bring more revenue to the government, by removing the \$2 per ton . . . potentially. So it would have potentially the opposite effect.

I did not read those other lines because, to be blunt with you, I thought they were so ridiculous in today's context that they did not bear rereading. But that is my personal opinion, and it is not a matter of a ruling or anything. I simply was pointing out that virtually the same words were used in how the government was to deal with the lands.

Again, I point out to you, in view of the argument that went back and forth across the table, that there is nothing in Clause 62 that precludes the government from carrying on negotiations with British Columbia.

Mr. Mayer: There is nothing that directs them to, either.

The Chairman: I will leave it at that.

I remind the committee as well that we have an amendment before us to Clause 62 which changes the language in this regard:

[Translation]

Une voix: Bravo! Bravo!

M. Bockstael: C'est ce qui a été réclamé.

M. McKnight: Mais on a parlé aussi, monsieur le président . . .

Le président: À l'ordre.

M. McKnight: . . . de la mise en valeur des terres houillères.

Cette précision étant faite, pourrais-je maintenant soulever le point que j'avais l'intention d'aborder?

Le président: Oui,

M. McKnight: Comme nous lisons dans les notes explicatives—et je sais que vous n'avez pas oublié de lire ces notes, mais je ne me souviens pas de les avoir entendues, on dit:

Lesdites 50,000 acres devant être choisis par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le gouverneur en conseil; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le gouverneur en conseil . . .

Et voici ce qu'on dit après, monsieur le président . . .

. . . dans le but d'assurer un approvisionnement de houilles suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas \$2 par tonne de deux milles livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines.

Si votre décision, monsieur le président, a pour effet de changer la Recommandation royale, il s'ensuit également qu'en modifiant les \$2 par tonne et les deux milles livres, vous touchez à une mesure financière qui ne relève pas de la prérogative royale.

Le président: Non, monsieur. L'article dont nous débattons se trouve dans le projet de loi et relève donc de la prérogative royale. En fait, cela ne représenterait pas des coûts supplémentaires pour le gouvernement mais plutôt des recettes supplémentaires. Il pourrait donc avoir l'effet contraire de celui que vous décrivez.

Je n'ai pas lu ces lignes-là, car, pour vous parler franchement, elles me semblaient si ridicules dans le contexte actuel que je pensais que cela ne valait pas la peine. Mais c'est mon opinion personnelle et ce n'est pas une décision ni une interprétation. Je vous ai simplement fait remarquer que le libellé de la proposition actuelle concernant ces terres était presque le même.

Je vous signale aussi qu'il n'y a rien dans l'article 62 qui empêche le gouvernement de participer à des négociations avec la Colombie-Britannique.

M. Mayer: Il n'y a rien qui l'ordonne non plus.

Le président: Je n'en dis pas davantage.

Je signale au Comité que nous avons aussi un amendement de l'article 62 qui change le libellé:

[Texte]

Notwithstanding the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant thereto, Her Majesty in right of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands selected under paragraph 1(i.) of that Act in any manner and on any conditions she thinks fit.

Mr. Bockstael: We already had "Her Majesty" on the French side.

The Chairman: Right. It makes it coincide with the French version.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman . . .

The Chairman: On the amendment? Yes.

• 2210

Mr. Mazankowski: The only reason that the amendment is moved is simply to coincide with the French translation. Is not the meaning the same: implicit in the Government of Canada? The Government of Canada, in my view, always acts on . . .

The Chairman: In Right of Her Majesty.

Mr. Mazankowski: —in Right of Her Majesty. Is that not correct?

Mr. D. Lefebvre: No, in this case it is more a case of the English's being corrected to match the French.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. D. Lefebvre: It is proper, when you talk in legislation about the executive of government, to talk about Her Majesty as opposed to talking about the Government of Canada. She is sort of the legal head.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, would an agent of Her Majesty have the same interpretation, in that context?

Mr. D. Lefebvre: Let us say that this impediment is removed. The impediment is removed for Her Majesty and for whoever the lands are transferred to—well, their agents would never own them. Yes, it is removed for everyone.

The Chairman: All right. On the amendment, are you ready for the question?

Mr. McKnight: No, Mr. Chairman. I would just like to ask one more time if I could . . . You brought to my attention something that you felt was obvious.

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: The necessity of the Government of Canada's carrying out, or the necessity of its being incumbent upon the government to express to this committee, before votes are taken on this, what they feel would be the appropriate use of these lands.

The Chairman: That applies more to the clauses than to the amendment, I suggest.

[Traduction]

Par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et à toutes conventions conclues sous son régime, Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies, conformément à l'alinéa 1(i) de cette Loi, ou prendre à leur égard toutes autres dispositions, selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées.

M. Bockstael: On parle déjà de Sa Majesté dans le texte français,

Le président: Exactement. Il s'agit de faire concorder les deux versions.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .

Le président: Au sujet de l'amendement? Oui.

M. Mazankowski: La seule raison pour laquelle l'amendement est présenté, c'est pour faire coïncider l'anglais et le français. N'est-ce pas le même sens, contenu dans «Government of Canada» dans le texte anglais? Le gouvernement du Canada, à mon avis, agit toujours au nom de . . .

Le président: Sa Majesté du chef du Canada.

M. Mazankowski: . . . Sa Majesté du chef du Canada. N'est-ce pas correct?

M. D. Lefebvre: Non, dans ce cas c'est la version anglaise qui est corrigée pour s'aligner sur le français.

M. Mazankowski: Je vois.

M. D. Lefebvre: Il est correct de dire, lorsqu'on parle en droit de l'exécutif du gouvernement, Sa Majesté du chef du Canada, qui est en quelque sorte le chef juridique, par opposition au gouvernement, du Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, la même interprétation serait-elle donnée à un agent de Sa Majesté, dans le même contexte?

M. D. Lefebvre: Mettons que l'obstacle est levé. Il est levé pour Sa Majesté et pour tous ceux auxquels les terres sont transférées . . . Des agents ne pourraient jamais en être propriétaires. Oui, il n'y a plus d'obstacle pour personne.

Le président: Très bien. Est-ce qu'on peut mettre l'amendement aux voix?

M. McKnight: Non, monsieur le président. Je voudrais encore poser une question, si vous me le permettez . . . vous avez attiré mon attention sur quelque chose qui vous paraissait évident.

Le président: Oui.

M. McKnight: La nécessité de l'exécution par le gouvernement du Canada, ou la nécessité qu'incombe au gouvernement d'expliquer au Comité, avant que l'amendement ne soit mis aux voix, ce que le gouvernement considère comme l'utilisation appropriée de ces terres.

Le président: Je pense que cela s'applique davantage aux articles qu'à l'amendement.

[Text]

Mr. McKnight: There has been concern expressed to some of us, from private sector operators, that a fine and upstanding Canadian company that has generated millions of dollars and billions of dollars of debt for Canada, Petro-Canada, may be interested in running the coal operation.

The Chairman: No, that is superfluous to this.

Mr. McKnight: But that is the reason that someone from the government side, whether it is a parliamentary secretary or the legislative assistant or the deputy minister, should express to this committee the feelings and views of the government. Surely the government must have looked at this and has something in mind for it.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Mazankowski: Mr. Benjamin may change his position on the Crow rate.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think it is impossible to meet Mr. McKnight's request. There is no decision about any of the questions that he raises.

The Chairman: The question . . .

Mr. Kroeger: I would like to just add one, in response to the comment Mr. Benjamin made. I have one observation, which is . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Kroeger: I do not have the impression that the disposition of these lands is a priority of the Department of Energy, Mines and Resources, and if the clause were deleted from the bill, it is unlikely that there would at any early date be separate legislative action to free-up these lands.

The Chairman: Thank you. The question is upon the amendment. Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I just noted earlier, Mr. Chairman, when you read the amendment, that there was a slight change also to be made to the French. Strictly to correct it.

The Chairman: Right. But if the one is accepted, so is the other, because they are moved together. All those in favour of the amendment to the clause, changing it from "the government" to "Her Majesty"?

Amendment agreed to.

Mr. Mayer: Does Her Majesty know we are doing this?

The Chairman: Now, in view of the discussions, and to give thoughts time to settle, I would suggest at this time, rather than to haggle over that clause interminably—perhaps by tomorrow some more definitive responses might be given or the explanations that were given tonight may be seen in a different light . . . I would suggest that we stand Clause 62 for now as amended.

Mr. Flis: Mr. Chairman, after hearing our explanations, I think it is pretty clear the way we are going to vote in support of this clause. Why not put it to a vote and get it over with?

[Translation]

M. McKnight: Certains entrepreneurs du secteur privé nous ont dit craindre qu'une société canadienne éminente, à savoir Petro-Canada, qui a fait encourir au gouvernement des millions et des milliards de dollars de dettes, veuille se charger de l'exploitation des terres houillères.

Le président: Cette question ne relève pas de cet amendement.

M. McKnight: C'est la raison pour laquelle un des représentants du gouvernement, qu'il s'agisse du secrétaire parlementaire ou du sous-ministre, ou du conseiller juridique, devrait informer le Comité des intentions et opinions du gouvernement. Ce dernier a certainement examiné cette question et doit se former une opinion à ce sujet.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Mazankowski: M. Benjamin changera peut-être d'opinion sur la question du tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Kroeger: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il me soit possible de répondre à la demande de M. McKnight. Aucune décision n'a été prise sur aucune des questions qu'il a soulevées.

Le président: La question . . .

M. Kroeger: Je voulais simplement encore ajouter quelque chose à l'observation de M. Benjamin. J'ai une remarque à faire, qui est . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Kroeger: Je ne pense pas que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources ait hâte de vendre ces terres, et si l'article était supprimé, il est peu probable que des mesures soient prises dans un proche avenir aux fins de libérer ces terres.

Le président: Je vous remercie, la question porte sur l'amendement. Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je viens de remarquer, monsieur le président, lorsque vous avez donné lecture de l'amendement, qu'il fallait y apporter une légère modification pour corriger la version française.

Le président: Très bien. Et s'il est accepté dans une version il est également accepté dans l'autre, puisque les deux sont présentés à la Chambre. Tous ceux qui sont pour l'amendement à l'article visant à remplacer «the government» par «Her Majesty»?

L'amendement est adopté.

M. Mayer: Sa Majesté sait-elle ce que nous faisons?

Le président: À la lumière des discussions que nous avons eues et pour nous laisser le temps de la réflexion, je propose qu'au lieu de discuter à l'infini de cet article, nous réservions l'article 62 tel qu'amendé. On pourra peut-être nous donner demain des réponses plus nettes, ou bien les explications qui nous ont été données ce soir nous apparaîtront peut-être sous une lumière différente.

M. Flis: Monsieur le président, après les explications qui nous ont été données, je pense que la façon dont nous allons

[Texte]

Mr. Mazankowski: If Mr. Flis . . . you will not have a vote. It is as simple as that.

• 2215

Mr. Benjamin: Contrary to what Mr. Flis said, it was perfectly apparent that not only does the government not have any policy, Mr. Kroeger has already told us that it is no big deal if it is not even in the bill.

A hon. Member: That is right.

The Chairman: Nobody expressed that point of view.

Mr. Benjamin: If, as and when the Department of Energy, Mines and Resources comes up with a policy approved by Cabinet, they will bring in the appropriate amendment to the Crow's Nest Pass Act of 1897.

Mr. Chairman, this clause, and I said in the House at second reading, and on February 1, 1983, it ain't just wheat. If the geologists are right and there is anywhere between 6 billion and 8 billion tonnes, at the lowest price today of \$60 a tonne, you are talking about something like \$400 billion. And of course the federal government would like to hang onto that. And of course British Columbia would like to have it back. Who would not? You could gold-plate the track from Halifax to Prince Rupert. Hell's bells, the point is, mineral rights and lands belong to the provinces.

Now, I have an amendment that I think would tell the government what this committee would like to see it do and does not violate the other wording of Clause 62. I would be most happy to move it tomorrow; and I call it 10 o'clock.

The Chairman: If you have your amendment, move it right now, so we can hear it. Move it right now, so we can hear it, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move . . . It is 10 p.m., and your wife is expecting you.

An hon. Member: Move your amendment.

Mr. Mazankowski: Stand the clause.

Mr. Benjamin: I am willing to stand the clause, whatever is the wish of the committee.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, in view of the excellent progress we have made all day today, I think Mr. Mazankowski did have a good suggestion. Let us stand the clause and pick it up tomorrow.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

Clause 62 allowed to stand.

An hon. Member: I would like to know Mr. Benjamin's amendment before I go.

[Traduction]

voter pour cet article ne fait guère de doute. Alors, pourquoi ne pas le mettre aux voix et en finir?

M. Mazankowski: Si M. Flis . . . il ne sera pas voté. C'est aussi simple que cela.

M. Benjamin: Contrairement à ce que disait M. Flis, il est évident que le gouvernement n'a arrêté aucune politique, et M. Kroeger nous a d'ailleurs déjà dit que si cela ne figure pas dans le projet de loi, ce n'est guère important.

Une voix: C'est vrai.

Le président: Personne n'a dit cela.

M. Benjamin: Au moment où il conviendra au ministère de l'Énergie, Mines et Ressources de présenter une ligne politique approuvée par le Cabinet, on ajoutera l'amendement approprié à la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau de 1897.

Monsieur le président, cet article—je l'ai déjà dit en deuxième lecture à la Chambre—est du 1^{er} février 1983, il ne s'agit pas simplement de blé. Si les géologues ont raison et que l'on parle ici de 6 à 8 milliards de tonnes, au prix actuel le plus bas de \$60 la tonne, il s'agit là d'une somme avoisinant les 400 milliards de dollars. Est-il besoin de s'étonner que le gouvernement fédéral s'accroche à cela. Peut-on s'étonner de ce que la Colombie-Britannique veuille remettre la main dessus? Qui ne le voudrait? Il y a de quoi plaquer d'or les rails de Halifax à Prince Rupert. Mais sacrebleu, la loi c'est la loi, les terres et les droits miniers appartiennent aux provinces.

J'ai préparé un amendement qui, à mon avis, dirait clairement au gouvernement ce que ce Comité voudrait lui voir faire, et ceci sans porter atteinte au libellé de l'article 62. Je serai très heureux de le présenter demain, et je vous rappelle qu'il est dix heures.

Le président: Si votre amendement est prêt présentez-le maintenant, afin que nous puissions en prendre connaissance. Ne tardez pas, monsieur Benjamin, afin que nous sachions de quoi il s'agit.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais présenter . . . Mais il est 22h00, et votre femme vous attend.

Une voix: Proposez votre amendement.

M. Mazankowski: Réservez l'article.

M. Benjamin: Je suis disposé à réserver l'article, quel que soit le vœu du Comité.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, compte tenu de la façon dont nous avons avancé toute la journée, je crois que la proposition de M. Mazankowski est très bonne. Réservez l'article et reprenons-le demain.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

L'article 62 est réservé.

Une voix: J'aimerais bien avant de partir, savoir quel est l'amendement que propose M. Benjamin.

[*Text*]

The Chairman: I think he is afraid of it.

The committee is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow.

[*Translation*]

Le président: Je crois qu'il en a lui-même peur.

La séance est levée jusqu'à demain, à 15h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre avocat-conseil général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 142

Wednesday, September 21, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 142

Le mercredi 21 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

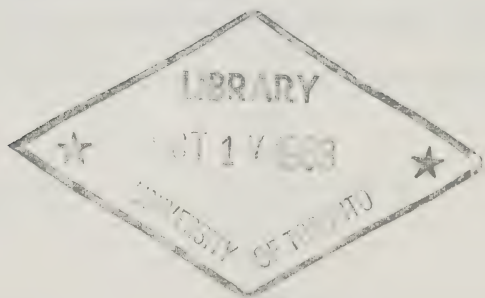
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

CORRIGENDUM

Minutes of Proceedings, Issue No. 126, p. 7;

In the English version, lines 15 to 22.

By adding the letter “(a)”, after the word “appoint” and the words “a person as his representative”, in line 1, on page 6, and by adding a new paragraph (b) thereto:

“(b) a person who in his opinion represents the producers of crops in the Western Division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit is not required,

to attend all or any meetings of the committee as observers.”

CORRIGENDUM

Procès-verbal, fascicule n° 126, p. 7;

Dans la version française, lignes 14 à 21.

En ajoutant la lettre «(a)», après le mot «nommer» et les mots «une personne pour le représenter» à la ligne , page 6, et en ajoutant le nouveau paragraphe b) suivant:

«b) une prsonne qui, selon lui, représente les producteurs dans la Division de la région Ouest pour les expéditions n'exigeant pas de permis de la Commission canadienne du blé.

assister à toutes les séances du Comité à titre d'observateurs.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 21, 1983
(211)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:46 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Althouse, Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil and Tardif.

Other Members present: Messrs. Huntington and Schellenberger.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the Transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 62.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 62 be amended by adding after the word "fit" the following thereto:

"including return of the said lands to the province of British Columbia"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mazankowski

McKnight
Neil—4

NAYS

Messrs.

Dubois
Flis
Ostiguy

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 62 be amended by adding immediately after line 7, on page 33, the following thereto, and by renumbering Clause 62 as subclause 62(1):

"(2) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited charges rates on grain and flour moving from any point west of Thunder Bay to Thunder Bay other than the rates for such traffic established by the agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, Canadian Pacific Limited shall

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 21 SEPTEMBRE 1983
(211)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h46 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil et Tardif.

Autres députés présents: MM. Huntington, et Schellenberger.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général, et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des céréales.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'examen de l'article 62.

M. Benjamin propose,—Que l'article 62 soit modifié par addition après le mot «indiqué» de ce qui suit:

«y compris le retour desdites terres à la province de la Colombie-Britannique».

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin
McKnight

Mazankowski
Neil—4

CONTRE

Messieurs

Dubois
Flis
Ostiguy

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

M. Benjamin propose,—Que l'article 62 soit modifié par insertion, après la ligne 8, page 33, de ce qui suit:

«(2) Si, par suite de l'application de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée exige, pour les mouvements du grain et de la farine à partir de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay et à destination de Thunder Bay, des taux différents de ceux qui ont été fixés par la convention conclue

repay all grants received by the Canadian Pacific Railway Company as a result of the Crow's Nest Pass Act or any agreement made pursuant to such Act plus interest."

After debate thereon, the question being put on Clause 62, as amended, it was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Flis	Tardif—5
Ostiguy	

NAYS

Messrs.

Benjamin	McKnight
Mazankowski	Neil—4
On Clause 63.	

Mr. Benjamin moved,—That Clause 63 be amended by deleting the words "grain dependent" in line 7, on page 17.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 5.

And the question being put on Clause 63, it was carried on division.

On Clause 64.

The question being put on Clause 64, it was carried on division.

On Clause 65.

The question being put on Clause 65, it was carried on division.

On Clause 66.

The question being put on Clause 66, it was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael	Ostiguy
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Flis	

NAYS

Messrs.

Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4
On Clause 67.	

The question being put on Clause 67, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

On Clause 68.

The question being put on Clause 68, it was carried on division.

sous le régime de la Loi du Nid-de-Corbeau, le Canadien Pacifique Limitée doit rembourser le capital et les intérêts de toutes les subventions qui ont été accordées à la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique par application de la Loi du Nid-de-Corbeau ou de toute convention conclue sous son régime.»

Après débat, l'article 62 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Flis	Tardif—5
Ostiguy	

CONTRE

Messieurs

Benjamin	Mazankowski
McKnight	Neil—4
Article 63.	

M. Benjamin propose,—Que l'article 63 soit modifié par suppression des mots «tributaire du transport du grain», aux lignes 20 et 21, page 33.

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 1; Contre: 5.

L'article 63, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 64.

L'article 64, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 65.

L'article 65, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 66.

L'article 66, mis aux voix, est adopté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Bockstael	Ostiguy
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Flis	

CONTRE

Messieurs

Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4
Article 67.	

L'article 67, mis aux voix, est adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 5; Contre: 4.

Article 68.

L'article 68, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

On Clause 69.

The question being put on Clause 69, it was carried on division.

On Clause 70.

At 4:45 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:50 o'clock p.m., the sitting resumed.

The Committee resumed consideration of Clause 70.

Mr. Flis moved,—That Clause 70 be amended by deleting lines 11 to 35, on page 35, and substituting the following therefor:

“70. For the purpose of applying this Act in respect of the period beginning on the 1st day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984, notwithstanding anything in this Act,

(a) the quotient referred to in subsection 36(1) shall be deemed to be 5.06;

(b) the quotient expressed in percentage, referred to in subsection 37(2) shall be deemed to be 76.7%;

(c) every railway company, on or before the 1st day of November, 1983, shall file and publish a tariff, respecting the period beginning on the 1st day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984; and

(d) section 53 applies as if it provided for the rates set out in that tariff to take effect on the 1st day of January, 1984 and to continue in force until the 31st day of July, 1984.”

(e) the maximum number of tonnes of grain moved in respect of which the government shares the cost change is 15.8 million.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I do not think the figure of 15.8 or 76.7 are of themselves the key to the question I am grappling with. The key to it is whether or not the calculations are made on 31.1 or 31.5. If they are made on 31.5 the amendment exceeds the Royal Recommendation and is out of order.

I do not think we are going to start taking a part of the amendment as being in order and a part being out of order. It is either in order or it is out of order. And if it has been reconfirmed to me by Mr. Lefebvre, by a nod of his head which the record cannot pick up but which I am stating on his behalf, without his permission, the calculations were based on 31.5 million tons and therefore the amendment is out of order, Mr. Flis.

After debate thereon, the question being put on Clause 70, it was, by a show of hands, carried on division: Yeas: 5; Nays: 4.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 2.

It was unanimously agreed,—That the amendment on the definition of “Export”, adopted by the Committee on August 30, 1983, be rescinded.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 2 be amended by deleting line 20, on page 2, and substituting the following therefor:

Article 69.

L'article 69, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 70.

A 16h45, le Comité suspend ses travaux.

A 1650, le Comité reprend ses travaux.

Le Comité reprend l'examen de l'article 70.

M. Flis propose,—Que l'article 70 soit modifié par substitution, aux lignes 10 à 36, page 35, de ce qui suit:

«70. Pour l'application de la présente loi à la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984, par dérogation à toute autre de ses dispositions:

a) le quotient en pourcentage visé au paragraphe 36(1) est égal à 5.06;

b) le quotient visé au paragraphe 37(2) est égal à 76.7 p. 100;

c) chaque compagnie de chemin de fer, au plus tard le 1^{er} novembre 1983, dépose et publie un tarif pour la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984;

d) l'article 53 s'applique comme s'il prévoyait l'entrée en vigueur des taux prévus au tarif le 1^{er} janvier 1984 et leur maintien en vigueur jusqu'au 31 juillet 1984.»

e) les mouvements maximaux de grain à l'égard desquels l'État partage la variation des coûts sont de 15.8 millions de tonnes.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: À mon avis, les chiffres 15.8 ou 76.7 ne constituent pas par eux-mêmes la réponse à la question avec laquelle je me débats. Il s'agit de savoir si oui ou non les calculs sont basés sur 31.1 ou sur 31.5. S'ils sont basés sur 31.5, l'amendement va au-delà de la recommandation royale et est irrecevable.

Nous ne pouvons pas considérer une partie de l'amendement comme recevable et l'autre comme irrecevable. L'amendement est soit recevable ou soit irrecevable. Et comme M. Lefebvre me l'a confirmé de nouveau par un hochement de tête qui ne peut être enregistré sur bande magnétique mais, ce que je constate en son nom et sans sa permission, les calculs sont basés sur 31.5 millions de tonnes et en conséquence l'amendement est irrecevable, monsieur Flis.

Après débat, l'article 70, mis aux voix, est adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 5; Contre: 4.

Par consentement unanime, le Comité revient sur l'article 2.

Il est convenu à l'unanimité,—Que l'amendement portant sur la définition du mot «exportation» adopté par le Comité le 30 août 1983, soit annulé.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 2 soit modifié par substitution aux lignes 18 et 19, page 2, de ce qui suit:

“for export by vessel from any port in British-Columbia”

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved an amendment to the amendment by deleting the word “vessel”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 5.

By unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 2 be amended by adding a definition of “export”, after line 24, on page 2:

““export” means shipment by a vessel, within the meaning of the *Canada Shipping Act*, to any destination outside of Canada.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered question.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m., this day.

«destination de tout port de la Colombie-Britannique, pour exportation par navire»

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose un sous-amendement portant suppression des mots «par navire».

Après débat, le sous-amendement susdit, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 2; Contre: 5.

Par consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 2 soit modifié par adjonction d'une définition du mot «exportation», après la ligne 23, page 2:

««exportation» Expédition par navire au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada* vers toute destination à l'extérieur du Canada.»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix, et adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 7; Contre: 2.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 18h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

• 1537

The Chairman: Order, please.

We are resuming and hopefully completing clause-by-clause study of Bill C-155.

When we adjourned last evening we had decided to stand Clause 62, so I would begin today by calling Clause 63, unless members have come to conclusions and would like to resume Clause 62.

• 1540

On Clause 62—Coal lands of Canda

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to raise a point of order on another matter before we start whichever clause.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is meant for the parliamentary secretary, who may want to consult with the minister, or Mr. Kroeger, who may also want to consult with the minister.

As of yesterday and again this morning I am informed that it was the decision—and my information may not be accurate... that the minister has instructed that the daily service provided to a number of individuals but also all the members of the Transport committee, the clipping service, is not to be sent any further every day. I raise this, Mr. Chairman, in light of the new minister's protestations about co-operation, wanting our advice, wanting an informal report... My information also is that we will now get this maybe once a week, and my other information is that the new minister does not see any particular reason for sending things to opposition members of the committee.

My information may not be correct, and if it is not I will be glad to hear...

I would hope that the parliamentary secretary would want to take this up with this new minister who is looking for all this co-operation.

The Chairman: Mr. Benjamin, it is not a point of order...**Mr. Benjamin:** It certainly is.

The Chairman:—and it is not part of the proceedings of this committee.

Mr. Benjamin: It arises out of what the minister said to us.

The Chairman: If that decision was made, I do not think it arose out of what the minister said to us. I think that is pushing a point a little beyond credulity. However, in the spirit in which these hearings have been conducted, I will allow the parliamentary secretary a brief response.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]***Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude article par article du projet de loi C-155 et j'espère que nous pourrions terminer cet après-midi.

Lorsque nous avons levé la séance hier soir, nous avions décidé de réserver l'article 62; par conséquent, à moins que les membres du Comité ne soient arrivés à des conclusions ou aimeraient reprendre l'étude de l'article 62, le Comité passe à l'étude de l'article 63.

Article 62—Terres houillères du Canada

M. Benjamin: Monsieur le président, avant de procéder à l'étude de quelque article que ce soit, j'invoque le Règlement au sujet d'une autre question.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma question s'adresse au secrétaire parlementaire qui voudra peut-être consulter le ministre ou à M. Kroeger qui, lui aussi, voudra peut-être consulter le ministre.

Il se peut que mes renseignements ne soient pas exacts, mais dès hier et encore une fois aujourd'hui, on m'a dit que le ministre avait demandé au Service de coupures de journaux de ne plus faire parvenir des textes à un certain nombre de personnes mais également aux membres du Comité des transports tous les jours. Je soulève cette question, monsieur le président, à la lumière des commentaires du nouveau ministre qui demandait notre collaboration, nos conseils et un rapport officieux... D'après les renseignements que j'ai reçus, ce service nous serait offert une fois par semaine; en outre, le nouveau ministre ne verrait pas pourquoi il faudrait faire parvenir des coupures de journaux aux membres de l'Opposition du Comité.

Il se peut que mes renseignements soient inexacts; dans ce cas, je serais heureux de l'entendre...

J'espère que le secrétaire parlementaire en discutera avec son nouveau ministre qui lance un appel à la collaboration.

Le président: Monsieur Benjamin, ce n'est pas un rappel au Règlement...

M. Benjamin: Mais si, je vous l'assure.

Le président:... et cela n'est pas d'un intérêt immédiat pour ce Comité.

M. Benjamin: Mais cela découle d'une déclaration du ministre.

Le président: Si cette décision a été prise, je ne crois pas qu'elle découle d'une déclaration que nous aurait faite le ministre. Nous ne sommes pas crédules à ce point-là. Toutefois, conformément à l'attitude qui a caractérisé ces réunions,

[Text]

Mr. Flis: Mr. Chairman, every minister has his or her style of doing things, and I do not see what that has to do with Clause 62 of the bill; but I will take Mr. Benjamin's representations to the minister. The message I am getting from Mr. Benjamin is that each member of the Transport committee should get the daily clippings pertaining to transport matters. I will take that representation to the minister.

The Chairman: All right. We are on . . .

Mr. Benjamin: You could leave the Tories out if you want.

The Chairman: Mr. Benjamin, why not leave well enough alone?

We are on Clause 62. Are you ready for the question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: As you will recall, yesterday I had a further amendment to Clause 62, but we stood the clause in order to . . .

The Chairman: Well, it is unstood.

Mr. Benjamin: It is unstood. All right. Now I am available, to your delight, to move a further amendment.

The Chairman: Is that number 60?

Mr. Benjamin: Number 62.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there was some discussion yesterday regarding these lands being returned to the Province of British Columbia, and you ruled a previous amendment of mine out of order because it went beyond the bill. Clause 62, though, says:

... the Government . . . may hold, dispose of or otherwise deal with the lands it selected under paragraph 1(i.) . . . in any manner and on any conditions it thinks fit.

My amendment, Mr. Chairman, I am convinced will fit in with that, so I will move that Bill C-155 be amended by adding after the word "fit" in line 7, the following: " , including return of the said lands to the Province of British Columbia". This shall be one of many options or considerations the government may consider, but it will certainly pass on to the minister and the government the informal feelings, the informal views of the committee.

• 1545

While my amendment specifies an option, it does not fly in the face of all the options implied and implicit in Clause 62, that they can hold, dispose of or otherwise deal. So it provides the government with a lot of options. All we are saying in my amendment is that amongst all those options will be included

[Translation]

je permettrai au secrétaire parlementaire de répondre brièvement.

M. Flis: Monsieur le président, chaque ministre a sa façon particulière de faire les choses et je ne vois pas comment cela peut influencer sur l'article 62 du projet de loi; mais je vais discuter avec le ministre de ce dont M. Benjamin nous a parlé. Si j'ai bien compris M. Benjamin, chaque membre du Comité des transports devrait obtenir tous les jours les coupures de journaux qui portent sur des questions de transport. J'en parlerai au ministre.

Le président: Très bien. Nous en sommes rendus . . .

M. Benjamin: Vous pourriez éviter de remettre les coupures aux membres conservateurs, si vous le voulez.

Le président: Monsieur Benjamin, la réponse ne vous suffit-elle pas?

Nous en sommes rendus à l'article 62. Êtes-vous prêts à répondre?

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si vous vous souvenez, j'ai proposé un autre amendement à l'article 62 hier; mais nous avons réservé l'article afin de . . .

Le président: Eh bien, nous ne le réservons plus.

M. Benjamin: Il n'est plus réservé. D'accord. Or, ne vous déplaît, j'aimerais proposer un autre amendement.

Le président: S'agit-il du numéro 60?

M. Benjamin: Du numéro 62.

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, hier nous avons discuté de la rétrocession de ces terres à la province de la Colombie-Britannique et vous avez déclaré un de mes amendements irrecevables car il dépassait la portée du projet de loi. Pourtant, voici un extrait de l'article 62:

... Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies, conformément à l'alinéa 1i.) . . . selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées.

Monsieur le président, je suis convaincu que mon amendement est indiqué; je propose donc de modifier le projet de loi C-155 en ajoutant après «indiquées», à la ligne 8, ce qui suit: «y compris la rétrocession desdites terres à la province de la Colombie-Britannique». Ce sera une des questions ou des solutions possibles que le gouvernement pourra étudier et cette adjonction transmettra au ministre et au gouvernement les sentiments et les points de vue officiels du Comité.

Bien que mon amendement précise une option, il ne va pas à l'encontre de toutes les options précisées et supposées à l'article 62, selon lesquelles Sa Majesté peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies. Le gouvernement a donc le choix entre plusieurs options. Mon amendement n'ajoute qu'une notion:

[*Texte*]

the return of those lands to the Province of British Columbia, and I do not think that either goes beyond the bill or violates any other intent or Royal Recommendation of the Crown, and does only what I said it did: it specifies one of the options, of the many the government may have in how they deal with it.

I hope that fits in with you, Mr. Chairman, and with my colleagues on the committee.

The Chairman: If I were certain that the wording did what you suggested it did, I would put it to the vote of the committee. I guess because I am not certain it does not do what you said it would do, I will put it to the committee anyway.

An hon. Member: Question.

The Chairman: Then the amendment is that Clause 62 of Bill C-155 be amended by adding after the word "fit" in line 7, the following: "including return of the said lands to the Province of British Columbia."

Mr. Benjamin: Wait, wait, wait a second, where does it say . . .

The Chairman: You said it.

Mr. Benjamin: You mean I covered the whole ground?

The Chairman: Yes, you did, Mr. Benjamin. Are you going to vote for it?

Mr. Benjamin: Yes, and let us do the usual.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Record the vote so we can find those who want to give away Canadian assets to others.

The Chairman: Mr. Benjamin, do you wish to have your vote recorded?

Mr. Benjamin: Yes, yes.

The Chairman: Then pay attention.

Mr. Benjamin: Yes.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I provided you with a copy of another amendment I have.

The Chairman: Oh, did you?

Mr. Benjamin: Yes. It is called Motion No. 60.

The Chairman: Number 60?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Right. You are quite right. Now is your chance.

[*Traduction*]

parmi toutes ces options, on trouvera également celle de la rétrocession de ces terres à la province de la Colombie-Britannique; je ne crois pas que cela dépasse la portée de ce projet de loi ou que cela contredit l'objet ou la recommandation royale; mon amendement ne précise qu'une autre option possible parmi toutes celles dont dispose actuellement le gouvernement.

Monsieur le président, j'espère que vous-même et que mes collègues du Comité trouverez mon amendement tout à fait indiqué.

Le président: Je mettrais votre amendement aux voix si j'étais convaincu que votre libellé ne suppose rien d'autre. Mais puisque je ne sais pas au juste s'il ne le fait ou non, je vais le mettre aux voix.

Une voix: Passons au vote.

Le président: Il est donc proposé que la ligne 8 de l'article 62 du projet de loi C-155 soit modifiée par l'adjonction, après le mot «indiquées», de ce qui suit: «, y compris la rétrocession desdites terres à la province de la Colombie-Britannique».

M. Benjamin: Attendez, attendez; où dit-on . . .

Le président: C'est vous qui le dites.

M. Benjamin: Vous dites que j'ai réussi à faire mettre mon amendement aux voix?

Le président: Oui, monsieur Benjamin, vous avez réussi. Allez-vous vous prononcer en faveur de l'amendement?

M. Benjamin: Oui, procédons comme d'habitude.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Procédons à un vote par appel nominal, ce qui nous permettra de savoir qui veut donner des biens canadiens à d'autres.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous procéder à un vote par appel nominal?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Dans ce cas, accordez-nous votre attention.

M. Benjamin: Oui.

L'amendement est rejeté: par 5 voix contre 4.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vous ai remis copie d'un autre amendement que j'entends proposer.

Le président: Ah! Oui?

M. Benjamin: Oui. Il s'agit de la motion n° 60.

Le président: Soixante?

M. Benjamin: Oui.

Le président: C'est exact. Vous avez tout à fait raison. Allez-y, je vous prie.

• 1550

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to heck with everything else—I am being facetious there—be amended in Clause 62 by adding the

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que l'article 62 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest, et tant pis

[Text]

following immediately after line 7 on page 33 thereof, and by renumbering Clause 62 as Clause 62.(1):

(2) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited charges rates on grain and flour moving from any point west of Thunder Bay to Thunder Bay other than the rates for such traffic established by the agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, Canadian Pacific Limited shall repay all grants received by Canadian Pacific Railway Company as a result of the Crow's Nest Pass Act or any agreement pursuant to such act, plus interest.

Mr. Chairman, a deal is a deal. When one side gets out of their part of the deal, and anything they put into it, the other side is entitled to be relieved of their side of the deal and get back anything they put into it. Even if it is only the \$3 million cash grant provided to Canadian Pacific Railway in the Crow's Nest Pass Agreement, \$3 million plus interest every year, since would be a nice fund that the Minister of Transport could use in implementing this act or any special agricultural funds or transportation funds, it would relieve the government of trying to find additional moneys by some other route. It would be not only poetic but also economic and political justice.

The people of British Columbia, who provided land and some money not only through their provincial government but also through their municipalities, in concert with the federal government are a collective party to the Crow's Nest Pass Agreement. If Canadian Pacific Limited are being relieved of their responsibility and obligations, because they are a part of the Crow's Nest Pass Agreement . . . and have been allowed to abandon railway lines that they had to build under the agreement—but are going to be provided with higher freight rates if and when this legislation passes, violating their part of the Crows Nest Pass Agreement, then surely—I will ask my legal friend what the expression is that they use in law about justice—those who contributed to and had some obligations under the other side of the coin are entitled to the same kind of consideration that this bill allows for Canadian Pacific.

Mr. Chairman, I am not sure—our legal counsel may want to comment on this—if my amendment includes more than the \$3 million in cash provisions under the Crow's Nest Pass Act, whether it would include the land, mineral and timber rights there too or just the cash. In any event, it seems to me that if we relieve the other birds of their responsibilities and obligations, providing them with benefits on their side of the agreement, then equal provision must be made by the participants on the other side of the Crow's Nest Pass Agreement. If that is not some kind of a common, ordinary, regular justice, then I do not know what is. I think, particularly since the construction of rail lines—and the rail lines have resulted from the Crow's Nest Pass Agreement, much of which no longer exists . . . One party of the Crow's Nest Pass agreement—namely, Canadian Pacific Railway Limited—long ago, some time ago, ceased to carry out a part of their side of the agreement, the construction and maintenance and operating of

[Translation]

pour le reste, je plaisante, soit modifié par insertion, après la ligne 8, page 33, de ce qui suit:

(2) Si, par suite de l'application de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée exige, pour les mouvements du grain et de la farine à partir de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay et à destination de Thunder Bay, des taux différents de ceux qui ont été fixés par la convention conclue sous le régime de la Loi du Nid-de-Corbeau, le Canadien Pacifique Limitée doit rembourser le capital et les intérêts de toutes les subventions qui ont été accordées à la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique par application de la Loi du Nid-de-Corbeau ou de toute convention conclue sous son régime.

Monsieur le président, une entente est une entente. Lorsqu'une partie se désiste d'une entente qu'elle a conclue, l'autre partie ne doit plus être tenue de respecter ses engagements en vertu de l'entente et de se faire rembourser ce qu'elle y a contribué. Même s'il ne s'agit de d'une subvention de 3 millions de dollars accordée au Canadien Pacifique aux termes de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, cette somme calculée à un taux d'intérêt annuel pourrait être utilisée par le ministre des Transports pour mettre en oeuvre cette loi ou créer des fonds spéciaux soit dans le domaine agricole ou le domaine des transports; grâce à ces dollars, le gouvernement n'aurait pas à trouver des fonds ailleurs. Ce qui serait non seulement juste, mais une bonne mesure économique et politique.

Les habitants de la Colombie-Britannique qui ont cédé des terres et versé de l'argent par le biais tant de leurs municipalités que de leur gouvernement provincial, en collaboration avec le gouvernement fédéral, sont partie à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Le Canadien Pacifique Limitée est partie à cet accord; mais s'il n'est plus tenu de respecter ses responsabilités et ses engagements en vertu de l'accord et d'abandonner des embranchements qu'il devait construire aux termes de cet accord, tout en bénéficiant de tarifs plus élevés suite à l'adoption de cette loi qui viole l'accord, il faut nécessairement que les autres parties qui ont contribué et qui ont respecté leurs obligations soient traitées de la même façon; je ne sais pas quelle est l'expression juridique pour exprimer cela, je demanderai au conseiller.

Monsieur le président, notre conseiller juridique tiendra peut-être à se prononcer à ce sujet; je ne sais pas dans quelle mesure mon amendement ne vise que les 3 millions de dollars comptants aux termes de l'accord ou s'il vise également les droits sur les minéraux et sur le bois. De toute façon, il me semble que si nous permettons à certains oiseaux de se dégager de leurs responsabilités et de leurs obligations tout en leur donnant les avantages de l'accord, il faudrait réserver un traitement égal aux autres oiseaux qui sont liés par cet accord du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est une question de justice ordinaire et de simple bon sens, sinon, je ne connais rien à rien. Étant donné la construction des embranchements en vertu de l'accord dont bon nombre ont été abandonnés . . . L'une des parties à l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, le Canadien Pacifique Limitée, a cessé de respecter une certaine partie de l'entente, celle qui a trait à la construction, à l'entretien et au fonctionnement d'une ligne de chemin de fer dans Kettle

[*Texte*]

a railway line in the Kettle Valley. Now the legislation relieves them of a further part of the agreement; namely the statutory grain rates which originally came under the Crow's Nest Pass Act.

• 1555

Mr. Chairman, there should not really be any doubt about this, and it does not cost the government any more money. It does not go beyond, I submit, the legislation. It only provides for a settlement within the terms of this legislation. It provides a settlement.

If part of the settlement is to allow the railroads to collect more freight charges and part of the settlement is to allow them to do something they have already done, abandon railway tracks that came into being because of the Crows Nest Pass Act, then, to use an unfortunate phrase, we had better finalize the settlement. Make it a final settlement. They are going to give us the money back with interest because what they built as a result of the Crow's Nest Pass Act... Under the corporate tax provisions they were allowed to consider all the maintenance, depreciation and full cost recovery of the construction of railway lines, for which the taxpayers paid \$11,000 a mile. Over the years they have been allowed to recover the whole shebang. When they shut down the tracks, they did not owe them a nickel. In fact, they have made money on it. And we gave them \$3 million to build them. We gave them mineral rights and lands and now...

The Chairman: Would I be presumptuous to suggest that you are being repetitive?

Mr. Benjamin: Oh, no.

The Chairman: Well, you are.

Mr. Benjamin: You and I are always presumptuous.

The Chairman: Could you wind it up, please?

Mr. Benjamin: I am appealing to some form of—I think the word is common justice.

I guess my final remarks for the last couple of minutes, Mr. Chairman, have been to encourage you not to rule this out of order.

The Chairman: Why?

Mr. Benjamin: Because it does not go beyond the Royal Recommendation. It does not go beyond the intent and purpose of the legislation. It only completes a settlement. That is all. It does not cost the government a nickel; in fact, they will get some money back for the taxpayers.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I would compliment you, first of all, on your resourcefulness. It is a very resourceful amendment. That is about...

Mr. Benjamin: The CPR had all the resources.

The Chairman: —the only positive comment I can make about it.

Mr. Benjamin: Well, try harder.

[*Traduction*]

Valley. Maintenant, cette loi l'absout d'une autre partie de ses obligations en vertu de l'entente, l'application de taux statutaires pour le transport du grain dans le sens où l'entendait au départ la Loi du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, il ne devrait y avoir aucun doute sur la recevabilité de l'amendement. Il ne coûte rien de plus au gouvernement. Il ne dépasse pas, non plus, la portée de la loi. Il prévoit simplement un règlement quelconque dans le cadre de la loi.

Si dans le cadre du règlement, les chemins de fer doivent recevoir davantage sous forme de frais de transport, s'ils doivent continuer d'agir comme ils ont agi jusqu'à présent, c'est-à-dire abandonner des lignes de chemin de fer qui ont vu le jour à cause de la Loi du Nid-de-Corbeau, alors qu'ils acceptent les conséquences. Que le règlement devienne final. Qu'ils nous rendent l'argent avec intérêt pour ce qu'ils ont construit à cause de la Loi du Nid-de-Corbeau... Les dispositions fiscales du pays leur permettent de tenir compte de l'entretien, de l'amortissement, des coûts complets de construction des lignes de chemin de fer, les contribuables leur versent \$11,000 le mille. Les chemins de fer ont pu recouvrer leurs déboursés au cours des années. Ils n'ont rien perdu malgré le fait qu'ils ont abandonné des lignes. Au contraire, ils ont réalisé des profits. Nous leur avons donné au départ 3 millions de dollars pour les construire. Nous leur avons cédé des droits miniers, des territoires, et voilà que maintenant...

Le président: Me permettez-vous de vous dire que vous vous répétez?

M. Benjamin: Allez-y.

Le président: C'est un fait.

M. Benjamin: Nous nous permettons bien des choses.

Le président: Vous voulez bien conclure, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Ce que je réclame, c'est la simple justice.

Ce que j'ai voulu faire, monsieur le président, au cours des dernières minutes, c'est vous dissuader de décréter mon amendement irrecevable.

Le président: Pourquoi?

M. Benjamin: Parce qu'il ne dépasse pas ce qu'envisage la Recommandation royale. Il est conforme à l'esprit et à l'objectif de la loi. Il ne fait que rendre le règlement final. Il ne coûte pas un sou rouge au gouvernement. De fait, les contribuables ont droit à un remboursement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Je dois vous féliciter pour votre débrouillardise. C'est un amendement qui montre certainement votre débrouillardise.

M. Benjamin: Le CPR est encore plus débrouillard.

Le président: C'est la seule bonne chose que je trouve à dire à son sujet.

M. Benjamin: Faites un effort supplémentaire.

[Text]

The Chairman: It seems to me that whether it is the intent of the amendment or not, the effect of the amendment would be to prohibit CP from taking any of the benefits or any of the payments to the railways provided for in this bill.

Mr. Benjamin: You are going to have to repeat that again; I am sorry. Taking any of the benefits . . . what?

The Chairman: Provided to the railroads by this bill.

Mr. Benjamin: No, it does not do that at all.

The Chairman:

. . . for any grain or flour from any point west of Thunder Bay to Thunder Bay except for those rates that were included in the Crow's Nest Pass Act.

Unless I have been asleep at the switch, the purpose of this bill is to provide a system of compensatory rates for the movement of grain.

• 1600

To accept this amendment, it would seem to me that those compensatory rates on the movement of grain from anywhere west of Thunder Bay to Thunder Bay by your amendment would have to be foregone by Canadian Pacific, unless they repaid all of the grants received by them as a result of the Crow's Nest Pass Act.

Now, your amendment is doing two things: it is removing from CP either the benefits of this bill, or the benefits received under the Crow's Nest Pass Act.

An. hon. Member: That is called "freedom of choice".

The Chairman: According to the rules of procedure you cannot amend a clause in a bill that has the effect of amending another bill, nor can you amend a clause in a bill that has the effect of negating clauses in the same bill. This would, I suggest to you, render virtually nul and void, at least from the point of view of one of the railway companies specifically mentioned in this bill, all of the clauses from 41, say, through 46 or thereabouts. Furthermore, it goes beyond the intent or the principle of this bill. For all those reasons . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you rule, because this is going to be followed up again in the House . . .

The Chairman: That is fair enough.

Mr. Benjamin: Before you rule, the reason you have cited as to why you think this may be out of order is that my amendment is amending another bill; it is amending another bill that has already been amended in this bill . . .

The Chairman: That is immaterial.

Mr. Benjamin: —the Crow's Nest Pass Act. So my amendment is not amending another bill. It is only amending this bill which includes amendments to the Crow's Nest Pass Act. This bill amends several acts. Also, Mr. Chairman, if you read my

[Translation]

Le président: Que ce soit l'intention de l'amendement ou non, il me semble qu'il a pour effet d'empêcher le CP de tirer quelque avantage que ce soit du projet de loi ou des allocations prévues aux chemins de fer.

M. Benjamin: Je m'excuse, mais je ne vous ai pas très bien compris. Vous avez parlé d'avantages . . .

Le président: Aux chemins de fer prévus dans ce projet de loi.

M. Benjamin: L'amendement ne fait rien de tel.

Le président:

. . . pour les mouvements du grain et de la farine à partir de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay et à destination de Thunder Bay, sauf en ce qui concerne les taux qui ont été inclus dans la Loi du Nid-de-Corbeau.

Sauf erreur, le but de ce projet de loi est d'établir un système qui prévoit le versement de taux compensatoires pour le transport du grain.

Il me semble que votre amendement a pour effet d'interdire au Canadien Pacifique des taux compensatoires pour le transport du grain à partir de n'importe quel point situé à l'ouest de Thunder Bay et à destination de Thunder Bay, à moins que le Canadien Pacifique ne rembourse toutes les subventions qu'il a reçues par suite de l'application de la Loi du Nid-de-Corbeau.

Votre amendement est un choix entre deux choses: les avantages pour le CP que prévoit ce projet de loi ou les avantages déjà reçus par le CP en vertu de la Loi du Nid-de-Corbeau.

Une voix: Cela s'appelle «liberté de choix».

Le président: Par ailleurs, en vertu du règlement, il vous est impossible de modifier un autre projet de loi modifiant celui-ci ou de modifier un article de façon à neutraliser d'autres articles de ce même projet de loi. Cet amendement rend nulles et non avenues, du moins pour une des compagnies de chemin de fer mentionnées dans le projet de loi, toutes les dispositions des articles 41 à 46. Enfin, il va à l'encontre de l'esprit ou du principe du projet de loi. Pour toutes ces raisons, . . .

M. Benjamin: Avant que vous ne rendiez votre jugement, monsieur le président, parce que toute cette affaire va rebondir à la Chambre . . .

Le président: Je comprends très bien.

M. Benjamin: Avant que vous ne rendiez votre jugement, je voudrais vous faire remarquer quelque chose au sujet du fait que mon amendement modifierait un autre projet de loi. Cet autre projet de loi est mentionné ici . . .

Le président: Cela n'a rien à voir.

M. Benjamin: . . . et c'est la Loi du Nid-de-Corbeau. Mon amendement ne modifie pas un autre projet de loi. Il modifie simplement ce projet de loi qui se trouve à inclure des amendements à la Loi du Nid-de-Corbeau. De fait, ce projet de loi

[Texte]

amendment carefully, Canadian Pacific is not precluded from receiving any of the provisions under this legislation, the new rate regime and everything that goes with it, but if they do, all my amendment says is that they pay back. It in no way infringes in any way, shape or form on the legislation. It gives, to use an expression of my colleagues to my right, the CPR the freedom of choice. They can take the new regime and the new rates under this bill and repay the \$3 million plus interest, or they can still use the Crow rate—one or the other. Very simple and straightforward. Mr. Chairman, I do not know how you can arrive at a conclusion that my amendment does anything more than what it says. It just provides that as and when Canadian Pacific receives the benefits of this legislation, if it chooses to, then they will pay back the grants. That is all.

The Chairman: Which clause in this bill provides for repayment by the railroads, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: To satisfy you, Mr. Chairman, I will even promise to move a further amendment at report stage, in addition to this one, under the clauses dealing with awards and sanctions.

There are provisions in the legislation on paybacks. There will be occasions. There will be crop years when the railroads are overpaid, and they will be paid less the next year.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I would just like to say that I would be pleased to support Mr. Benjamin's freedom of choice if he would like to support ours.

• 1605

The Chairman: I thought you had a contribution to make on the procedural problem I am wrestling with, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I thought it was a valid contribution, Mr. Chairman.

The Chairman: Your amendment, Mr. Benjamin, is imposing a very clear obligation, responsibility or burden, however you want to put it, upon Canadian Pacific Limited which is not envisioned at any place in the bill as I have read it over and over again. Therefore it goes beyond the scope of the bill; it is contrary to the principle of the bill and I rule it out of order.

Mr. Benjamin: You have not heard the last of this one, I can tell you.

The Chairman: When it comes to report stage, Mr. Benjamin, somebody else will have to deal with you then.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman, did it ever occur to you that perhaps Clause 62 is the main intention of the bill and that everything else is consequential?

[Traduction]

modifie plusieurs autres lois. Par ailleurs, monsieur le président, si vous lisez mon amendement attentivement, vous pouvez constater qu'on n'empêche pas le Canadien Pacifique de recevoir les avantages prévus par quelque disposition que ce soit de la loi, la nouvelle structure tarifaire ou quelque chose d'autre que ce soit. S'il profite de ces avantages, cependant, tout ce que mon amendement dit, c'est qu'il doit rembourser. Mon amendement ne change aucunement le sens de la loi. Pour reprendre une expression chère à mes collègues de droite, le CPR se voit ainsi donner la liberté de choix. Il peut appliquer le nouveau régime et les nouveaux taux en vertu du projet de loi et rembourser les \$3 millions qu'il a reçus plus l'intérêt couru, ou encore il peut se rabattre sur le tarif du Nid-de-Corbeau. C'est très simple. Je ne vois pas, monsieur le président, comment vous pouvez en arriver à la conclusion que mon amendement a d'autres répercussions. Il prévoit seulement que si le Canadien Pacifique décide de se prévaloir des avantages que lui accorde cette loi, il doit rembourser les subventions qu'il a reçues. C'est tout.

Le président: Quel article de ce projet de loi prévoit ce remboursement par les chemins de fer, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Si vous voulez, monsieur le président, je puis vous promettre de proposer un autre amendement à l'étape du rapport, au moment où nous en serons aux articles touchant les primes et les sanctions.

Je vous ferai remarquer qu'il y a des dispositions de ce projet de loi qui prévoient des remboursements. Il y a des cas prévus. Lorsque les chemins de fer auront reçu des excédents, ils devront les rendre l'année suivante.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je veux bien appuyer le concept de la liberté de choix de M. Benjamin s'il s'engage à faire de même pour le nôtre.

Le président: Je pensais que vous pouviez m'aider à régler mon problème de procédure, monsieur McKnight.

M. McKnight: Je croyais effectivement vous aider, monsieur le président.

Le président: Votre amendement, monsieur Benjamin, impose clairement une obligation, une responsabilité, un fardeau, appelez-le comme vous voulez, au Canadien Pacifique Limitée, lequel n'est pas prévu dans le projet de loi de la façon dont je le comprends, et je l'ai lu à plusieurs reprises. Donc, il en dépasse la portée, il va à l'encontre de ses principes. Pour cette raison, je le juge irrecevable.

M. Benjamin: Vous en entendrez parler.

Le président: À l'étape du rapport, vous devrez traiter avec quelqu'un d'autre, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Vous est-il jamais venu à l'esprit, monsieur le

[Text]

The Chairman: It did not. No.

Mr. Mazankowski: It is a thought, is it not?

The Chairman: It is a thought.

Clause 62 agreed to: yeas, 5; nays, 4.

On Clause 63.

The Chairman:

63. All that portion of the definition "claim period" in subsection 256(1) of the *Railway Act* following subparagraph (b)(ii) thereof is repealed and the following substituted therefor:

"whichever date first occurs, *but does* not include any crop year or part thereof in respect of which any such unecomic line of railway has been designated as a grain dependent branch line by the Commission pursuant to section 40 of the *Western Grain Transportation Act*;"

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Perhaps we could just have an explanation on that from Mr. Kroeger.

The Chairman: That might not be a bad idea. I like these explanations that say the amendment which would add the underlined and sidlined words is consequential on Clause 40.

All right, Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Clauses 63 and 64 have to do with the existing statutory provisions for the payment of branch-line subsidies. With the coming into force of this act, such branch-line subsidies would become unnecessary. The need for them would be superseded. Clause 63 specifies that if the commission designates a line under Clause 40 of this bill it cannot be claimed for under the *Railway Act*. Clause 64 simply carries that forward.

The point is that the system of compensation provided here, as I have explained before, is an average system of compensation. That means there will be over-compensation on some lines and under-compensation on others. In the cases of those where there is still under-compensation, the railways would technically have a case for a branch-line subsidy. Clauses 63 and 64 are intended to eliminate that possibility.

• 1610

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question?

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The words "grain dependent", as when a branch line ceases to depend on any other commodities and the only thing that is moving on it is grain, then it is called "grain

[Translation]

président, que l'article 62 pouvait être l'intention réelle du projet de loi et que tout le reste en découlait?

Le président: Franchement, non.

M. Mazankowski: C'est quand même quelque chose qui donne à réfléchir, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

L'article 62 est adopté: par 5 voix contre 4.

Article 63.

Le président:

63. Le passage de la définition de «période de réclamation» au paragraphe 256(1) de la *Loi sur les chemins de fer* qui suit le sous-alinéa b)(ii) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«en prenant celle de ces deux dates qui est antérieure à l'autre, à l'exclusion d'une campagne agricole ou partie de celle-ci à l'égard de laquelle cette ligne de chemin de fer non rentable a été désignée comme embranchement tributaire du transport du grain par la Commission en vertu de l'article 40 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.»

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: M. Kroeger voudrait peut-être nous donner quelques explications à ce sujet.

Le président: C'est une bonne idée. J'aime bien ces explications indiquant que l'amendement qui ajoute les mots soulignés ou marqués en marge est corrélatif à l'article 40.

Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, Département d'État au développement économique): Les articles 63 et 64 ont trait aux dispositions statutaires existantes visant le paiement des subventions aux embranchements. Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, ces subventions aux embranchements seront redondantes. L'article 63 prévoit simplement que si la Commission désigne une ligne en vertu de l'article 40 de ce projet de loi, cette ligne ne peut pas faire l'objet d'une réclamation en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*. L'article 64 applique le même principe.

Le nouveau système de compensation prévu dans ce projet de loi, comme je l'ai expliqué auparavant, part d'une moyenne. Ce qui signifie que certaines lignes peuvent rapporter plus que ce qui a été prévu et que certaines autres peuvent rapporter moins que ce qui a été prévu. D'un point de vue strictement technique, les chemins de fer pourraient réclamer des subventions aux embranchements pour les lignes qui rapportent moins que ce qui a été prévu. Les articles 63 et 64 tendent à éliminer cette possibilité.

M. Benjamin: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On utilise l'expression «tributaire du transport du grain» à l'égard d'une ligne qui cesse de servir au transport de quelque denrée que ce soit à l'exception du grain. Or, je ne

[*Texte*]

dependent"—I do not know if there is anything in the Railway Act saying anything about "grain dependent", but what is the case with branch lines that have become dependent on other commodities—I am thinking in particular of potash in Saskatchewan—or in the future when a branch line can no longer be called "grain dependent" because there is sulphur, or some other commodity, some chemical products, or whatever? In fact, if this bill goes through farmers can quit growing grain, seed everything to grass and make lawn sod. They can ship lawn sod off their branch line. It will not be any more "grain dependent".

What does the Railway Act have to say? I guess Mr. Thompson could tell me about this. Is there anything in the Railway Act about grain-dependent branch lines, or is that purely a matter of opinion, speculation and judgment by the powers-that-be in any given year. Why do the words "grain dependent" even need to be in there?

The Chairman: I will allow Mr. Thompson to answer, since the question was directed to him . . .

Mr. Benjamin: Well, if Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre has an idea on this . . .

The Chairman: —and if others wish to comment after, I will recognize them. I remind you that Clause 40 in this bill specifically mentions grain-dependent branch lines, and this would be consequential to it.

Mr. Thompson.

Mr. Benjamin: Yes, but does the Railway Act mention it?

Mr. K. Thompson: No, there is no reference to grain-dependent branch lines in the Railway Act. The need for such a term only arose within the scope of this particular bill. The rules for determining what lines are grain dependent are set out in Clause 40. This is something that will be done each year by the commission, and there were fairly specific tests set down here which the commission would have to observe in making this determination.

Mr. Benjamin: Tests under the Railway Act or under this proposed act?

Mr. K. Thompson: Under this proposed act.

Mr. Benjamin: I see. Then what is being accomplished with this amendment of the Railway Act?

Mr. K. Thompson: The purpose of this amendment is to avoid possible double compensation to the railways.

The purpose of Clause 63, for example, is to eliminate any period during which a loss occurred, which happened to be a period when the line was declared to be a grain-dependent branch line.

Similarly, in Clause 64, it refers to Section 258 of the Railway Act, which is the section in the Railway Act that empowers the Governor in Council to free certain branch lines, and to provide a compensation level to railway companies for losses as if they had been permitted to apply for their abandonment. Simply in the interests of completeness, that provision

[*Traduction*]

sais pas si cette expression «tributaire du transport du grain» est utilisée dans un quelconque article de la Loi sur les chemins de fer. Que se passe-t-il dans le cas des embranchements qui en viennent à être tributaires du transport d'autres denrées, par exemple, la potasse en Saskatchewan, le soufre, les produits chimiques et le reste, à ne plus être «tributaires du transport du grain»? De fait, si ce projet de loi est adopté, les agriculteurs n'ont plus qu'à cesser de produire du grain, qu'à semer de l'herbe et à faire du gazon. Ils peuvent expédier du gazon par leurs embranchements. Ceux-ci ne seront plus «tributaires du transport du grain».

Que prévoit la Loi sur les chemins de fer? Je suppose que M. Thompson peut répondre à cette question. Est-il fait état des embranchements tributaires du transport du grain dans la Loi sur les chemins de fer ou est-ce une nouvelle invention des gens en place? Pourquoi est-il seulement question ici des embranchements «tributaires du transport du grain»?

Le président: Je vais permettre à M. Thompson de répondre à la question, puisqu'elle s'adressait à lui . . .

M. Benjamin: À M. Kroeger ou à M. Lefebvre, également, s'ils ont des idées . . .

Le président: . . . et si d'autres témoins ont quelque chose à ajouter, ils pourront le faire. Je rappelle à tous que l'article 40 du projet de loi parle d'embranchements tributaires du transport du grain et que cet article-ci n'est qu'un article corrélatif.

Monsieur Thompson.

M. Benjamin: Ce que je veux savoir, c'est si la Loi sur les chemins de fer en fait état.

M. K. Thompson: Non, il n'est pas question d'embranchements tributaires du transport du grain dans la Loi sur les chemins de fer. La nécessité d'utiliser une telle expression est venue seulement dans ce projet de loi. Les règles régissant la détermination de lignes tributaires du transport du grain sont établies à l'article 40. C'est un exercice auquel s'adonne la Commission annuellement. Il y a à cet égard des critères précis à respecter.

M. Benjamin: Des critères en vertu de la Loi sur les chemins de fer ou en vertu de ce projet de loi?

M. K. Thompson: En vertu du projet de loi.

M. Benjamin: Je vois. Quel effet a donc cet amendement sur la Loi sur les chemins de fer?

M. K. Thompson: Le but de cet amendement est d'empêcher une double compensation possible pour les chemins de fer.

Le but de l'article 63, par exemple, est de rendre non admissible une période au cours de laquelle des pertes auraient été subies et au cours de laquelle une ligne aurait été désignée tributaire du transport du grain.

Pour sa part, l'article 64 fait état de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, lequel permet au gouverneur en conseil de réserver certains embranchements et de dédommager les compagnies de chemin de fer pour les pertes qu'elles subissent ainsi, comme si elles avaient présenté une demande d'abandon de ces embranchements. Pour bien s'assurer d'atteindre son

[Text]

also bars any compensation to go to the railway companies under the compensation sections of the Railway Act for branch lines during any periods that they were designated as grain dependent. The rationale being that if they are declared to be grain dependent, they are within the scope of the overall rate program for the movement of grain. It is deemed that in the final analysis, when all the pluses and minuses have been tallied up, the railways will have been compensated adequately for such branch lines.

Mr. Benjamin: Then, if a branch line under . . .

The Chairman: You ought to be in favour of that, Mr. Benjamin.

• 1615

Mr. Benjamin: If a branch line under the short title of this bill, The Western Grain Transportation Act, then began to move one or more other commodities besides grain or grain products which come under this bill, does that remove it without any doubt from any consideration for subsidy, if it can no longer be called just grain dependent?

Mr. K. Thompson: If a line is other than a grain-dependent branch line, then it would be treated the way a branch line is now treated under the Railway Act. It only begins to receive a special status if it has been designated as a grain-dependent branch line, and then only for the period for which it was so designated. It is entirely possible that under this particular plan a branch line may be designated as grain dependent now and not grain dependent in the future. And if it becomes non grain dependent, just an average, every-day branch line, then it would be subject to the provisions of the Railway Act, the same as ever.

Mr. Benjamin: But under the Railway Act the branch line subsidies that have been paid . . . it did not matter whether only grain moved on that branch line or if grain and a host of other products were moved as long as the railroads could present an acceptable case to the commission that they were losing money on that branch line. Even if it were a line that hauled no grain, they would be eligible for the subsidy.

Mr. K. Thompson: Well, that is true. Except that in calculating whether these lines were losing money or not, they were credited only with the rate for the movement of grain that is described in the Crow's Nest Pass Act. Now, where grain is moved on any of these lines, the operation of that line through line-related costs will be credited with a rate that is significantly greater. A number of these lines will no longer be in a loss position. Even if they happen to work out being in a loss position the purpose of this amendment is not to make up the difference out of the subsidy program. Because this is a global program where, even if there is a small loss on one line

[Translation]

objectif, cette disposition empêche également quelque compensation que ce soit aux chemins de fer en vertu des articles de la Loi sur les chemins de fer prévoyant des compensations pour les embranchements à l'égard de n'importe quelle période au cours de laquelle ils auraient été désignés comme tributaires du transport du grain. La raison en est que si les embranchements sont désignés comme tributaires du transport du grain, ils relèvent du système de compensation globale pour le transport du grain. Il est considéré qu'en dernière analyse, lorsque la colonne des plus et des moins est additionnée, les chemins de fer sont dédommagés adéquatement pour leurs dépenses au titre des embranchements.

M. Benjamin: Donc, si un embranchement . . .

Le président: Vous devriez être en faveur d'une telle mesure, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Supposons qu'un embranchement visé par cette loi, dont le titre abrégé est: Loi sur le transport du grain de l'Ouest, soit utilisé pour transporter une ou plusieurs autres marchandises en plus du grain et des autres produits visés par ce projet de loi; puisque, à proprement parler, cet embranchement ne serait plus tributaire du transport du grain, pourrait-il encore faire l'objet de subvention?

M. K. Thompson: Si un embranchement n'est pas tout à fait tributaire du transport du grain, il serait considéré au même titre que tous les autres embranchements visés par la Loi sur les chemins de fer. L'embranchement n'a droit à une considération spéciale que s'il a été qualifié de tributaire du transport du grain et cette désignation ne vaut que pour une certaine période. Il est tout à fait possible en vertu de ce programme, qu'un embranchement puisse être qualifié de tributaire du transport du grain à ce moment-ci et qu'on lui enlève cette désignation à l'avenir. S'il n'est plus tributaire du transport du grain, s'il s'agit d'un simple embranchement ordinaire, il ne serait pas visé par les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, comme depuis toujours.

M. Benjamin: Mais aux termes de la Loi sur les chemins de fer, les subventions accordées aux embranchements ont été versées . . . Peu importe s'il s'agissait d'embranchements tributaires du transport du grain ou d'une myriade d'autres marchandises, du moment que l'administration du chemin de fer pouvait convaincre la Commission que l'embranchement n'était pas rentable. Même s'il s'agissait d'un embranchement qui ne transportait pas le grain, il pouvait faire l'objet d'une subvention.

M. K. Thompson: Eh bien, c'est vrai. Mais voilà: lorsqu'il s'agissait d'établir la rentabilité de l'embranchement, on ne tenait compte que du tarif du transport du grain précisé dans la Loi du Nid-de-Corbeau. Or, dorénavant, lorsque n'importe quel embranchement transporte les céréales, le calcul des frais d'exploitation tiendra compte d'un tarif considérablement supérieur. Un certain nombre de ces embranchements ne connaîtront plus de pertes. Même s'ils devaient subir des pertes, l'objet de cet amendement est de combler la différence grâce au programme de subventions. Il s'agit d'un programme global: même si un embranchement occasionnait une légère

[Texte]

for some set of circumstances, the company will be compensated more on some other line than it really should be, in all likelihood, so it is based on a kind of averaging principle.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the whole branch-line subsidy program was the biggest of rip-offs from day one. The railroads were even allowed to take credit for work they did not do and they were paid for it. The blame was always placed on the Crow rate and on the account of grain.

I have an amendment for your consideration and that of the committee. I would then like an opinion from Mr. Thompson and the officials on what the purported result of this amendment would be if it were to pass. I would like to move that Bill C-155 be amended on Page 33, in line 17, by deleting the words "grain dependent". Why blame the farmers?

The Chairman: Mr. Benjamin, I would ask Mr. Kroeger to comment, but I think the effect of your amendment would be to double compensate the railways for any loss on such a line.

Mr. Lefebvre.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): The clause would not be able to have any sort of interpretation because the commission, under Clause 40, does not designate branch lines.

The Chairman: It does not designate branch lines.

Mr. D. Lefebvre: Here it would be talking about branch lines designated by the commission under Clause 40. In Clause 40 the commission designates "grain dependent" branch lines. It does not designate branch lines.

• 1620

Mr. Benjamin: [Inaudible—Editor] . . . report stage.

The Chairman: You have heard Mr. Benjamin's amendment; are you ready for the question?

Amendment negative.

Clause 63 agreed to, on division.

On Clause 64 —Exception

The Chairman: Clause 64:

64. Section 258 of the said Act is amended by adding thereto the following subsection:

"(3) No amount may be paid pursuant to subsection (2) in respect of a loss attributable to the operation of a branch line or segment thereof in the financial year of the company or part thereof to the extent that the financial year or part thereof is included in any crop year or part thereof in respect of which a branch line or segment thereof to which subsection (2) would otherwise apply has been designated as a grain dependent branch line by the Commission pursuant to section 40 of the *Western Grain Transportation Act*."

Mr. Benjamin: Can you please explain.

[Traduction]

perte dans certains cas, la subvention accordée à la compagnie de chemin de fer pour un autre embranchement serait supérieure à ce qu'elle devrait normalement être de sorte qu'on établirait une moyenne.

M. Benjamin: Monsieur le président, dès sa création, ce programme de subventions des embranchements a pu être qualifié de vol à main armée. On a même payé les chemins de fer pour des travaux qu'ils n'avaient même pas effectués. On a toujours accusé le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et le volume de grain.

Je vous propose un amendement. J'aimerais connaître l'opinion de M. Thompson et des représentants sur les retombées de cet amendement s'il était adopté. Je propose de modifier les lignes 19 à 21 de la page 33 du projet de loi C-155 par suppression des mots «embranchements tributaires du transport du grain». Pourquoi s'en prendre aux agriculteurs?

Le président: Monsieur Benjamin, je vais demander à M. Kroeger de donner son opinion; toutefois, il me semble que votre amendement entraînerait une double compensation des pertes occasionnées par l'exploitation de cet embranchement.

Monsieur Lefebvre.

M. Denis Lefebvre (avocat général, Transports Canada): On ne pourrait donner aucune interprétation à cette disposition car, aux termes de l'article 40, la Commission ne précise pas quels sont les embranchements.

Le président: Elle ne précise pas les embranchements.

M. D. Lefebvre: Il s'agirait bien entendu des embranchements précisés par la Commission aux termes de l'article 40. Dans l'article 40, la Commission précise quels sont les embranchements «tributaires du transport du grain». Elle ne précise pas les autres embranchements.

M. Benjamin: *Intervention inaudible* . . . à l'étape du rapport.

Le président: Nous avons entendu l'amendement proposé par M. Benjamin; l'amendement est-il adopté?

L'amendement est rejeté.

L'article 63 est adopté, sur division.

L'article 64 «Exception»

Le président: Je vous lis l'article 64.

64. L'article 258 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit:

«(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas à l'année financière ou partie de celle-ci non comprise dans la campagne agricole ou partie de celle-ci à l'égard de laquelle un embranchement ou tronçon de celui-ci auquel le paragraphe (2) s'appliquerait a été désigné comme embranchement tributaire du transport du grain par la Commission en vertu de l'article 40 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.»

M. Benjamin: Pouvez-vous nous donner des explications?

[Text]

The Chairman: Mr. Lefebvre, or Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: The same explanation we just gave, Mr. Chairman. These are the grain-dependent lines and this would preclude compensation for them.

Clause 64 agreed to, on division.

On Clause 65—*Power to make tolls*

The Chairman: Clause 65:

65. Subsection 269(6) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

“(6) Notwithstanding section 3, the power given by this Act to the company to fix, prepare and issue tariffs, tolls and rates, and to change and alter the same is not limited or in any manner affected by any Act of the Parliament of Canada or by any agreement made or entered into pursuant thereto, whether general in application or special and relating only to any specific railway or railways, except the *Maritime Freight Rates Act*, the *Western Grain Transportation Act*, Term 32 of the Terms of Union of Newfoundland and Canada and Part IV of the *Transport Act*.”

Mr. Benjamin: What does that mean?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: It means that freight rates in Canada are generally deregulated except for the provisions that are cited in the Railway Act. This amendment adds the Western Grain Transportation Act to the other acts that place a limitation on rate setting.

The Chairman: So all it does is add this act.

Mr. Kroeger: All it adds is the Western Grain Transportation Act.

Mr. Benjamin: It is part and parcel of the general deregulation?

The Chairman: No.

Mr. Kroeger: No, it is a deviation from it.

Clause 65 agreed to, on division.

On Clause 66.

The Chairman: Clause 66:

66. Section 271 of the said Act is repealed.

Mr. Benjamin: What did you tell me you were reading Section 271 for?

The Chairman: Mr. Benjamin, I will hear Mr. Mazankowski first. You will find Section 271 on page 34a; you can read it for yourself.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kroeger why, when the substance of General Order No. 448

[Translation]

Le président: Monsieur Lefebvre ou monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Nous venons tout juste de la donner, monsieur le président. Il s'agit des embranchements tributaires du transport du grain et cette disposition supprimerait les subventions qu'on pourrait leur accorder.

L'article 64 est adopté, sur division.

Article 65: Pouvoir d'établir des taux.

Le président: Voici l'article 65:

65. Le paragraphe 269(6) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(6) Nonobstant les dispositions de l'article 3, le pouvoir que la présente loi attribue à la compagnie de fixer, préparer et émettre des tarifs, taxes et taux, et de les changer et les modifier, n'est pas limité ni d'aucune façon atteint par une loi quelconque du Parlement du Canada, ni par un traité conclu ou passé en conformité d'une telle loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application et qu'elle ait trait à un seul ou à plusieurs chemins de fer particuliers, à l'exception de la «Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest», de la clause 32 des conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada, et de la partie IV de la Loi sur les transports.

M. Benjamin: Qu'est-ce à dire?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: C'est dire que les taux de transport au Canada font habituellement l'objet d'une déréglementation, sauf dans certains cas, précisés dans la Loi sur les chemins de fer. Cet amendement ajoute la Loi sur le transport du grain de l'Ouest à celles qui imposent des limites sur les tarifs qu'une compagnie peut fixer.

Le président: Il s'agit tout simplement d'ajouter cette loi à la liste des lois.

M. Kroeger: On ajoute tout simplement la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

M. Benjamin: Cela fait partie de la déréglementation générale?

Le président: Non.

M. Kroeger: Non, c'est une dérogation.

L'article 65 est adopté, sur division.

Passons maintenant à l'article 66.

Le président: Voici l'article 66:

66. L'article 271 de la Loi sur les chemins de fer est abrogé.

M. Benjamin: Pourquoi m'avez-vous dit que vous liriez l'article 271?

Le président: Monsieur Benjamin, je vais d'abord céder la parole à M. Mazankowski. Vous trouverez l'article 271 à la page 34a; vous pouvez le lire vous-même.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Kroeger; lorsque l'ordonnance générale numéro

[Texte]

was being repealed, was it necessary to put it into the interpretation section of the bill. As a matter of fact, it is referred to on page 2, at the top of the page and at the bottom of the page. As I understand it, General Order No. 448 really sets out the freight rate which has become known as the Crow's Nest Pass Freight Rate or the Statutory Freight Rates, and also establishes the principle of port parity to Prince Rupert and a rate from Calgary to Vancouver similar to Edmonton to Vancouver. So really General Order No. 448 is, for all intents and purposes, the statutory rate regime.

• 1625

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, in Section 2.(3), we refer to General Order 448. That is why we felt we had to define it. Why refer to it? The reason is because this is an order of the commission and not a statute. So we cannot, by statute... we felt it was not the proper place to rescind it. Section 271 of the Railway Act sort of continued 448, and we are rescinding Section 271. But 448 may have a life of its own, if it is an order of the commission which has not been rescinded. It may have some effect by itself even without Section 271. So we felt it was more prudent to say that in case there was any conflict between 448 or the Crow's Nest Pass Act and this bill.

Mr. Mazankowski: The provisions of this bill apply.

Mr. D. Lefebvre: The provisions of this bill apply, and having mentioned 448 for that purpose, we defined it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just so we can be absolutely clear of what we are doing here, by repealing Section 271 we are now in effect repealing the statutory freight rate or the Crow's Nest Pass Freight Rate Act. I think this is really the time when some members—particularly members on the Liberal side—are rejoicing, while others of us feel very saddened by the very tragic event that is now taking place. I wanted to have that confirmed and articulated so that it could be properly transcribed in the record, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I wonder if I...

Mr. Mazankowski: I wanted Mr. Kroeger to confirm that. He did it with a nod of his head, but I wanted it to be recorded.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, Section 271 of the Railway Act is where the crow lives.

Mr. Mazankowski: And you are really destroying its home then. Is that correct? Or are you going beyond that? I would

[Traduction]

448 a été rejetée, pourquoi a-t-il été nécessaire de le préciser dans les «définitions» du projet de loi? En fait, on y fait allusion au haut et au bas de la page. Si j'ai bien compris, l'ordonnance générale numéro 448 fixe le taux qu'on a convenu d'appeler le taux du Nid-de-Corbeau précisé dans les règlements; en outre, elle énonce le principe selon lequel les taux des ports seront ceux de Prince Rupert et fixe un taux de Calgary à Vancouver semblable à celui d'Edmonton à Vancouver. Alors, à toutes fins utiles, l'ordonnance générale numéro 448 établit le régime de taux officiel.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, à l'article 2, paragraphe 3, il est fait mention de l'ordonnance générale numéro 448. C'est pour cela que nous avons jugé nécessaire de la définir. Pourquoi la mentionner? C'est parce qu'il s'agit d'une ordonnance de la Commission, et non d'un règlement. Nous ne pouvons donc, par règlement... Nous avons jugé que ce n'était pas l'endroit approprié pour l'abroger. L'article 271 de la Loi sur les chemins de fer est le prolongement, en quelque sorte, de l'ordonnance générale numéro 448, et nous abrogeons cet article. Mais l'ordonnance numéro 448 existe en soi, s'il s'agit d'une ordonnance de la Commission qui n'a pas été abrogée et même en l'absence de l'article 271, il peut exercer des effets en soi. Il nous a donc paru plus prudent de préciser cela au cas où il y aurait conflit entre l'ordonnance numéro 448, ou la Loi sur le pas du Nid-de-Corbeau et le présent projet de loi.

M. Mazankowski: Les dispositions de ce projet de loi s'appliquent.

M. D. Lefebvre: Oui, elles s'appliquent, et ayant mentionné l'ordonnance numéro 448 à cette fin, nous avons donné ces précisions.

M. Mazankowski: Nous devons être tout à fait sûrs de notre fait, monsieur le président: en annulant l'article 271, nous abrogeons, en fait, le taux statutaire de fret ou la Loi du Nid-de-Corbeau. Le moment est venu pour certains membres—en particulier les libéraux—de jubiler, tandis que d'autres parmi nous éprouvent du chagrin devant le triste événement qui est en train de se produire. Je voulais exprimer mes sentiments en paroles, et les affirmer bien haut, afin que le compte rendu de ces débats en conserve la trace, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je me demande si je...

M. Mazankowski: Je voulais une confirmation de M. Kroeger. Il a bien hoché la tête, mais cela ne figure pas au procès-verbal.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, c'est à l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer que le Corbeau a fait son nid.

M. Mazankowski: Et c'est donc son nid que vous détruisez, n'est-ce pas? Ou allez-vous encore plus loin? Vous ne détruisez

[Text]

say that you are not only destroying the home, you are destroying the bird.

Mr. Kroeger: Well, that depends upon Parliament's decision concerning this bill.

Mr. Mazankowski: Well I know. We are now being asked to vote for or against Clause 66, and I am asking you so that I know how to cast my vote. Does this clause, for all intents and purposes, repeal the Crow's Nest Pass or statutory freight rate?

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Mazankowski: Yes. Thank you.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Mazankowski: It took a long time to get that out.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I recall Mr. Lefebvre saying last night that the act itself or the sections dealing with the Crow's Nest Pass rates were fulfilled and therefore not in active law. Would that be correct?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. D. Lefebvre: It is an interpretation.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is an interpretation. So what we may be doing . . .

Mr. D. Lefebvre: But the rate, what we call the Crow rate, lives through the 1925 statute and the Railway Act and not through the Crow's Nest Pass Act.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So what we are doing is merely taking the corpse, which has been around for a long, long time and has never been given a decent burial, and we are going to give it a decent burial.

Mr. Benjamin: You are using fine words.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to ask a question of Mr. Thompson.

Under the existing Section 271, it was the right of individuals to arrive at or ask for a ruling from the commission as to the interpretation of the rate known as the Crow's Nest freight rate. Where in this bill does it say those people will be able to turn now, if the high-handed methods used in the past to deny people the access to that rate continue? Where now will those people be able to appeal through the commission for what they consider to be their right to move grain under a new freight rate regime?

Mr. Thompson: The provisions of Section 262 of the Railway Act have been specifically brought into this bill along with words that say in effect that it is declared that the compensation to be received by the railway companies under Bill C-155 is deemed to be the level of compensation that, if paid by the shipper, will entitle the shipper to the protection of Section 262. At least that is how I read it.

[Translation]

pas que son nid, à mon avis, c'est l'oiseau lui-même auquel vous vous en prenez.

M. Kroeger: Ma foi, cela dépend de la décision du Parlement sur ce projet de loi.

M. Mazankowski: Mais moi j'en suis sûr. On nous demande maintenant de voter pour ou contre l'article 66, et je vous pose la question afin de savoir comment voter. À toutes fins utiles, cet article abroge-t-il le taux de fret statutaire ou la Loi du Nid-de-Corbeau?

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Mazankowski: Bon, je vous remercie.

Le président: Monsieur Reid.

M. Mazankowski: Eh bien, cela n'a pas été sans peine.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je me souviens que M. Lefebvre disait hier soir que la Loi elle-même, ou les articles traitant des taux du Nid-de-Corbeau étaient appliqués, et n'étaient donc plus une législation active. Est-ce exact?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. D. Lefebvre: C'est une interprétation.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est une interprétation, vous dites. Ce que nous faisons donc . . .

M. D. Lefebvre: Mais le taux, ce que nous appelons le taux du Nid-de-Corbeau, doit son existence au statut de 1925 et à la Loi sur les chemins de fer, et non à la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Ce que nous faisons donc, c'est simplement ramasser le cadavre, qui depuis fort longtemps a été privé de sépulture, et lui donner les funérailles qui conviennent.

M. Benjamin: Voilà de belles paroles!

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Thompson.

Aux termes de l'article 271, les particuliers avaient le droit de demander à la Commission une décision quant à l'interprétation du taux connu sous le nom de taux de fret du Nid-de-Corbeau. Qu'en est-il à présent de ce droit, et où en parle-t-on dans ce projet de loi, si l'on maintient les méthodes arrogantes employées jusqu'ici pour refuser aux gens de bénéficier de ces taux? A qui pourra-t-on en appeler, par l'intermédiaire de la Commission, lorsqu'on vous refuse ce que vous considérez comme votre droit d'expédier des grains sous un nouveau régime de taux de fret?

M. Thompson: Les dispositions de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer ont été spécifiquement invoquées dans ce projet de loi et il y est expressément dit que les indemnités que toucheront les compagnies de chemin de fer aux termes du projet de loi C-155 atteignent un niveau tel que, si elles avaient été payées par l'expéditeur, elles mettraient ce dernier sous la

[Texte]

So if a shipper had grain that he offered for carriage by the railway company, and the railway company refused to carry it or refused to carry it at the rate published in the tariff, I would expect that he might consider some sort of action before the commission on the grounds that he was within the provisions of that section. He had done what he thought he should do, and there was this refusal. That would bring to the surface, I suppose, whatever objections the railway has. They might say, for example, that the grain sought to be sent is not one included within the bill. Or they might raise some other objection.

I think it would be up to the commission, at that point, to decide whether the railway was correct or not. If it were found that the railway was not correct, then there obviously would be an order requiring the railway to carry the grain.

Mr. McKnight: Then to carry that on, if that order were issued by the commission, what appeal process would there be past that?

Mr. Thompson: The usual appeal avenues that are open to people who are not satisfied with the decision of the commission in railway matters are first of all that they may seek a review by the review committee of the commission. Basically, that is a committee made up of the chairman of the committees. The other avenue that they can take other than the courts is to file a petition with the Governor-in-Council under Section 64 of the National Transportation Act. Then if they wish to pursue judicial remedies, they have certain remedies under the National Transportation Act before the Federal Court, and ultimately to the Supreme Court of Canada.

Mr. McKnight: Are those avenues of review that are presently available still available only under a different statute?

Mr. Thompson: I am not sure.

Mr. McKnight: To clarify my thoughts, I will put it this way: Are the provisions that are provided now for captive shippers to object to a tariff rate, or the treatment or interpretation of that rate, as good in the present statute as they were under Section 271 of the Railway Act, regardless of the rate structure that was there?

Mr. Thompson: There is really only one captive shipper section in the Railway Act and that is Section 278. It has proven to be not very useful. I would say that the protection given to the shipper in this particular bill is, in addition to what I said about Section 262, also available to him in those sections where he can object to a rate as long as he does it within a certain number of days, or whatever. So in effect, I would say that there were perhaps some additional remedies available to him. But what we have to understand is that the regime to be imposed by C-155 is a much more complicated regime than the old regime. The old regime was extremely simple. The rate was there; it was fixed by statute, and I suppose the only thing you could have some dispute about

[Traduction]

protection de l'article 262. C'est du moins ainsi que je le comprends.

Si un expéditeur a donc des grains dont il propose le transport à la société de chemin de fer, et que cette dernière refuse de les transporter, ou le refuse aux taux publiés au tarif, l'expéditeur peut, j'imagine, en appeler à la Commission, en invoquant le fait qu'il respectait les dispositions de cet article. Il a fait ce qu'il jugeait devoir faire, et s'est heurté à un refus. J'imagine que cela obligerait les chemins de fer à faire état de leurs objections. Ils pourraient alléguer, par exemple, que les grains pour lesquels on avait demandé l'expédition n'étaient pas de ceux énumérés dans le projet de loi, ou ils pourraient soulever d'autres objections.

Je crois que ce serait à la Commission, à ce moment-là, de donner ou non raison aux chemins de fer. Si on les déclarait dans leur tort, il faudrait qu'il y ait une ordonnance obligeant les chemins de fer à transporter les grains.

M. McKnight: Pour pousser alors la question plus loin, si la Commission émettait cette ordonnance, quel recours y aurait-il au-delà?

M. Thompson: Les recours ordinaires dont disposent ceux qui ne sont pas satisfaits de la décision de la Commission: on peut en appeler au Comité d'appel de la Commission, comité qui est constitué des présidents des comités. L'autre option, à part les tribunaux, c'est de déposer une requête au gouverneur en conseil aux termes de l'article 64 de la Loi sur les transports nationaux. Si l'on veut ensuite d'autres recours en droit, on peut faire appel aux termes de la Loi sur les transformations, devant la Cour fédérale, et en dernier lieu, devant la Cour suprême du Canada.

M. McKnight: Ces recours dont on dispose à l'heure actuelle existeraient-ils encore avec un statut différent?

M. Thompson: Je n'en suis pas certain.

M. McKnight: Pour préciser ma pensée, je poserais la question de la façon suivante: les dispositions dont peut se prévaloir à présent un expéditeur placé devant un fait accompli pour faire objection à un taux de fret, ou l'interprétation de ce taux, sont-elles aussi favorables dans la loi actuelle qu'elles l'étaient aux termes de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer, si l'on fait abstraction de la structure des taux énoncés par cette loi?

M. Thompson: Il n'y a, à vrai dire, qu'un seul article de la Loi sur les chemins de fer qui porte sur le cas d'un expéditeur qui n'a pas d'autres choix, et c'est l'article 278 qui s'est déjà avéré sans grande valeur. Je dirais que la protection donnée à l'expéditeur dans le présent projet de loi est, en plus de ce que j'ai dit à propos de l'article 262, également accordée aux termes des articles où il peut en appeler d'un taux, à condition de le faire dans un certain délai. Je pense donc, en matière de recours, cet expéditeur plutôt mieux traité. Mais ce qu'il nous faut bien comprendre, c'est que le régime qui serait imposé par le projet de loi C-155 est beaucoup plus complexe que l'ancien, qui était d'une grande simplicité. Dans l'ancien, il y avait un taux déterminé par statut, et la seule question sur laquelle on

[Text]

would be your mileage, or some item of that kind. Most of those disputes have been worked out over the years.

Now people will have additional areas where they can question what is going on. To some extent they can question costing processes that go on, and so on. So we are really not talking about apples and apples; we are talking about apples and oranges.

Mr. McKnight: So my understanding of what you have said is that there may be more avenues. They are more complicated to pursue. They will be more expensive for those individuals or individual organizations who wish to pursue them than they were under Section 271.

• 1635

Mr. Thompson: More areas for disputes can now arise. I think the bill has attempted to address those potential areas of dispute by providing either specific or general remedial measures.

Mr. McKnight: So one should advise his son to become a transportation lawyer in the future.

Mr. D. Lefebvre: I would like to bring to the attention of the committee Clause 52 of this bill, which provides, I think, a very simple way for anyone to challenge the rate that he is being charged and the power to the commission on its own to order a railway to charge the right rate.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Clause 66 kills the Crow. Clause 67 nails the lid on the coffin. These two clauses are the *coup de grâce*. Clause 66 is the firing squad and Clause 67 is the burial party.

The Chairman: We are on Clause 66.

Mr. Benjamin: Yes, I know. Mr. Chairman, just seven words and three numbers in Clause 66, that is all it took. In spite of all the other complicated clauses, this one in seven words and three numbers kills the Crow. I want to welcome the Conservative Party in anticipation of their opposition to this clause of the bill, because all along from day one, including all but one of the contestants for the leadership of their party, said that the Crow has to be changed. Everybody knew it is not going to be changed downward. So, Mr. Chairman, they still want the chin-chin; all they want is a stay of execution. So I presume my colleagues will vote against Clause 66 to try to stay the execution . . .

The Chairman: That is not relevant . . .

Mr. Benjamin: —for a few years.

The Chairman: —to the clause we are discussing.

Mr. Benjamin: Yes it is, Mr. Chairman. Clause 66 effectively removes the statutory rate.

The Chairman: Your presumptions, I tell you, with regard to what somebody else is going to do are not relevant, as far as I am concerned.

[Translation]

pouvait soulever des difficultés était la distance ou une question de cet ordre. La plupart des conflits ont été résolus au cours des années.

Avec ce projet de loi, il y aura beaucoup plus de terrain litigieux. On peut en appeler, par exemple, sur les méthodes de calcul de coûts, et autres questions de cet ordre, de sorte que nous comparons ainsi des éléments qui ne sont pas vraiment comparables.

M. McKnight: Si j'ai donc bien compris ce que vous venez de dire, les recours possibles seront plus nombreux, ils seront aussi plus complexes. Ils seront plus onéreux pour les particuliers, ou organisations de particuliers qui ont l'intention de s'en prévaloir qu'ils ne les paient aux termes de l'article 271.

M. Thompson: Il peut y avoir plus d'affaires litigieuses, mais je crois qu'on s'est efforcé dans ce projet de loi de les prévenir en assurant des recours soit ponctuels, soit généraux.

M. McKnight: Si on a un fils qui veut faire carrière, on peut donc lui conseiller de se spécialiser dans cette question.

M. D. Lefebvre: Je voudrais attirer l'attention du Comité sur l'article 52 de ce projet de loi qui offre à toute personne souhaitant contester le taux qu'on lui impose un moyen très simple et qui donne à la commission le pouvoir d'ordonner en son propre nom aux chemins de fer de faire payer le tarif convenable.

M. Benjamin: Monsieur le président, si l'article 66 occit le Corbeau, l'article 67 cloue le cercueil. Ces deux articles constituent le coup de grâce. L'article 66 est le peloton d'exécution et l'article 67 est le fossoyeur.

Le président: Nous en sommes à l'article 66.

M. Benjamin: Oui, je sais bien. Monsieur le président, pour rédiger l'article 66, il n'a pas fallu plus de sept mots et de trois chiffres. Peu importe les longues circonlocutions des autres articles: c'est celui-ci qui, en sept mots et trois chiffres, donne le coup de grâce. Je voudrais saluer le parti conservateur, en attente de la résistance qu'ils vont opposer à cet article, tous ses candidats au titre de chefs du parti, à l'exception d'un seul, ont affirmé qu'il fallait changer le tarif du Nid-de-Corbeau. Ils savaient bien que le changement n'allait pas se faire vers le bas. Tout ce qu'ils veulent, monsieur le président, ce sont les grands effets oratoires, faire durer l'attente, mais ce n'est qu'un sursis. J'imagine donc que mes collègues vont voter contre l'article 66 afin d'essayer de surseoir à l'exécution . . .

Le président: Ce n'est pas pertinent . . .

M. Benjamin: . . . pour quelques années.

Le président: . . . cela n'a rien à voir avec l'article dont nous discutons.

M. Benjamin: Si, monsieur le président. L'article 66 supprime en fait le taux statutaire.

Le président: Ce que je veux dire, c'est que vos hypothèses concernant l'attitude que vous attribuez à quelqu'un d'autre ne sont pas pertinentes, en ce qui me concerne.

[Texte]

Clause 66 agreed to.

On Clause 67

The Chairman:

67. Section 414 of the said Act is repealed.

Clause 67 agreed to.

Mr. Benjamin: They have seen the light. They want to kill the Crow.

On Clause 68

The Chairman: Clause 68 deals with including this bill under the provisions of the Access to Information Act.

Clause 68 agreed to.

An hon. Member: On division.

On Clause 69.

The Chairman: Clause 69 deals with the provisions of the Privacy Act and makes the bill conform to those provisions.

• 1640

Clause 69 agreed to on division.

On Clause 70

The Chairman: I have notice of an amendment.

Can I suggest we take a five-minute break?

An hon. Member: That is a good suggestion.

The Chairman: The committee is recessed for five minutes.

• 1642

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

• 1650

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, throughout the course of the committee hearings we talked about the possibility of presenting views and recommendations that go beyond the substance of this bill, such as the agriculture adjustment fund, and comments with respect to perhaps method of payment and things of that nature. I was just wondering for clarification what sort of mechanics you envision in order to allow that to take place? Are we going to be entertaining that this evening, later on this evening, or will we have another opportunity to do it at some later time? It is only to give us some guidance, because we do have some suggestions to make to fulfill the invitation that the minister extended to us. It would help us to

[Traduction]

L'article 66 est adopté.

L'article 67

Le président:

67. L'article 414 de la même loi est abrogé.

L'article 67 est adopté.

M. Benjamin: Les voilà convertis. Son nons la curée pour le Corbeau.

L'article 68

Le président: L'article 68 porte sur l'inclusion de ce projet de loi dans les dispositions concernant la Loi sur la protection des renseignements personnels.

L'article 68 est adopté.

Une voix: À la majorité des voix.

L'article 69

Le président: L'article 69 porte sur les dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels dont relève désormais ce projet de loi.

L'article 69 est adopté à la majorité des voix.

Article 70

Le président: J'ai reçu avis d'un amendement.

Pouvons-nous faire une pause de cinq minutes?

Une voix: C'est une très bonne idée.

Le président: Le Comité reprendra donc ses travaux dans cinq minutes.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, tout au long des travaux de ce Comité, nous avons parlé de la possibilité de présenter des avis et recommandations qui vont au-delà de l'idée maîtresse de ce projet de loi, par exemple le fonds d'ajustement de l'agriculture, et des commentaires à propos de la méthode de paiement et autres questions de cet ordre. J'aurais aimé que vous nous éclairiez sur la façon dont vous envisagez de rendre ceci possible. Est-ce que nous allons en parler aujourd'hui, plus tard dans la soirée, ou bien est-ce que nous en aurons l'occasion à un autre moment? Il s'agit uniquement de nous donner une orientation, car nous avons certaines propositions à faire pour répondre à l'invitation que

[Text]

know what you had in mind in terms of accommodating the fulfillment of that request.

The Chairman: Okay, I can make two or three suggestions, I guess. First of all, members could do it on an individual basis by communicating them directly to the minister. Or we could convene another meeting of the committee—say next Tuesday afternoon, or sometime like that—an informal meeting where we would put those suggestions together as suggestions from the committee for the minister's consideration. Or you can, if you prefer, send your suggestions in writing to me—or preferably to the clerk, since she is a little better organized than I am . . . —and I would see to it that the minister received them.

Now, I would not suggest that we attempt to do that tonight, for the very basic reason that I think when we finish this bill, if we finish it before a late hour, most members would not mind having an evening free for a change.

An hon. Member: We like this place, Mr. Chairman.

Mr. McKnight: I do not want to leave it.

The Chairman: It is too bad the recording could not pick that up, Mr. McKnight.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure how many such proposals will be brought forth. If there are a number of them, in my view it would be appropriate to have the documents formally accepted by this committee and included in any committee proceeding; I think it would carry more weight if it were incorporated into that sort of a framework.

If it is just merely writing a letter to the minister, well we do that all the time. I think the invitation he expressed to us during the course of his presence here was somewhat beyond that. I think it was with respect to the bill we are dealing with and with respect to the additional parameters that were presented as a result of the government's amendments to this bill, which he did not have an opportunity to discuss because they went beyond the intent and the royal recommendation. So I thought it was in the sense that he would be inviting comments and views, recommendations and suggestions from the committee or from committee members, and that it would be done in an official capacity through the medium of the formal committee recording process.

The Chairman: Well that is not procedurally possible, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well if that is so, Mr. Chairman, it is another charade; it is a bit of smoke screening and smoke and mirrors, because it does not mean a damn thing, the invitation.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, all through the proceedings the idea of an informal report was discussed, but we really did not do anything about it. I like your suggestion of meeting maybe next week. We will have time to pull our thoughts together, send an informal report to the minister, and give him some time to study it. I know the previous minister, when I first joined the transport committee, did meet with the whole committee informally to discuss, for example, the domestic air

[Translation]

nous a faite le ministre. Il serait utile que nous sachions ce que vous envisagez pour satisfaire cette demande.

Le président: Ma foi, il y a deux ou trois propositions que je peux vous soumettre: d'une part, les membres pourraient agir à titre individuel, en s'adressant directement au ministre; nous pourrions également convoquer le Comité pour une autre réunion, mettons mardi après-midi, ou à une autre date, une réunion officielle où nous pourrions énumérer les propositions émanant du Comité dans son entier, et les soumettre à l'étude du ministre. Enfin, troisième possibilité, vous pouvez m'adresser vos propositions par écrit ou plutôt les adresser au greffier, car elle a plus d'ordre que moi—et nous ferons en sorte pour qu'elles parviennent au ministre.

Je ne proposerai pas que nous fassions cela ce soir, pour la bonne raison qu'à mon avis, lorsque nous en aurons terminé avec ce projet de loi, si nous le terminons assez tôt pour cela, la plupart des membres ne seraient pas fâchés d'avoir, pour une fois, la soirée à eux.

Une voix: Nous aimons cette salle, monsieur le président.

M. McKnight: Je ne veux pas m'en arracher.

Le président: Quel dommage que vos paroles n'aient pas été enregistrées, monsieur McKnight.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne sais pas combien de propositions seront faites, mais s'il y en a un certain nombre, il conviendrait, à mon avis, de faire accepter officiellement les documents par le Comité et de les faire figurer au procès-verbal des débats de ce Comité. Je crois qu'ils auraient plus de poids s'ils étaient présentés ainsi.

S'il s'agit simplement d'adresser une lettre au ministre, cela ne nous changerait guère de l'ordinaire, mais je crois que l'invitation qu'il nous a adressée lorsqu'il était parmi nous avait plus de signification. Elle portait sur le projet de loi sur lequel nous avons travaillé, et sur les nouveaux paramètres qui ont été proposés à la suite des amendements du gouvernement, et dont il n'a pu discuter parce qu'ils ne relevaient pas strictement de l'intention et de la recommandation royale. J'ai donc pensé que c'est dans ce sens qu'il a sollicité du Comité et de ses membres des avis et opinions, recommandations et propositions, et que nous présenterions ceux-ci de façon officielle, par la voie de l'enregistrement officiel des travaux du Comité.

Le président: Mais la procédure ne nous y autorise pas, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: S'il en est ainsi, monsieur le président, c'est encore une autre farce, un écran de fumée, un miroir aux alouettes, parce que cette invitation, alors, ne signifie rien.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, tout au long des travaux nous avons discuté de cette idée de rapport officieux, mais nous n'avons rien fait dans ce sens. L'idée de nous réunir peut-être la semaine prochaine me paraît intéressante: nous aurons le temps de réfléchir à la question, d'envoyer un rapport officieux au ministre et de lui laisser le temps de l'étudier. Je sais que lorsque j'ai commencé à faire partie du Comité des transports, l'ancien ministre a rencontré le Comité tout entier pour

[Texte]

policy. I thought some of those meetings were very fruitful. In a relaxed, informal manner we really discussed some very serious issues, and very serious issues I think were raised here but are not in our reference given to this committee.

• 1655

I like the idea of submitting some sort of an informal report to the minister, but in fairness to the minister give him time to study them and then maybe meet with us informally after that.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if we submit an informal report to the minister at a subsequent meeting of this committee...

The Chairman: A subsequent informal meeting.

Mr. Benjamin: Informal meeting, yes. If we are in a situation where we are in the report stage... The parliamentary secretary just said we will have to give the minister some time to consider it. I presume that means the government would be willing to delay debate on the report stage amendments until they have had time to consider the report.

The parliamentary secretary shakes his head and mouths the word "no", which makes it all the more apparent that this informal report and this invitation to the minister is totally meaningless, unless the informal report includes ideas and recommendations that conform to what the government's objective is in this legislation, that assists the government in this legislation. Mr. Chairman, I am not going to be party to that.

The Chairman: He is not trying to force anybody to be part of it. It was raised as a point of order. I think everybody has expressed their views on it. There does not seem to be any consensus that there should be such a meeting, and if there is no such consensus far be it from me to call one.

Mr. Mazankowski: Further to the point of order, I raise this for a very specific purpose. The minister extended the invitation to us, to this committee. He went out of his way to solicit our ideas, recommendations, advice, guidance, whatever. If we are not going to have a formal mechanism within which to give him the benefit of our advice and our thoughts on these things, then the whole thing is a meaningless exercise.

Quite frankly, if we want to convey our thoughts to the minister on any subject, which we do from time to time, we can do it through the formal process of writing a letter ourselves. But I thought that in the course of this conciliatory stance that the minister had taken when he came before the committee, and the comments of the parliamentary secretary, there was going to be some formal provision—certainly not simply an informal meeting over a cup of coffee and a discussion. I thought it was certainly going to be more than that.

He said specifically that the \$204 million Agricultural Adjustment Fund is still in his financial envelope and he is still

[Traduction]

discuter, entre autres, et en toute liberté, de la politique canadienne en matière d'espace aérien. Certaines de ces rencontres m'ont paru très fructueuses. Sans contraintes, en toute liberté, nous sommes allés au fond de questions très importantes, et de graves questions ont été soulevées ici qui ne relèvent pas du mandat qui a été donné à ce Comité.

L'idée de présenter un rapport officiel au ministre me paraît intéressante, à condition de ne pas bousculer ce dernier et de lui laisser le temps d'en prendre connaissance, et de prévoir peut-être, après cela, une autre réunion officielle.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si nous présentons un rapport officiel au ministre lors d'une réunion ultérieure de ce Comité...

Le président: Une autre réunion officielle.

M. Benjamin: Oui, certes, officielle. Si nous en sommes alors au stade du rapport... Le secrétaire parlementaire vient de dire que nous devons laisser au ministre le temps de la réflexion. Cela signifie, j'imagine, que le gouvernement serait disposé à retarder la discussion sur les amendements au stade du rapport jusqu'à ce que le rapport ait été étudié par lui.

Le secrétaire parlementaire me fait signe que non, ce qui met bien en lumière le fait que ce rapport officiel, et l'invitation au ministre n'ont aucun sens, à moins que le rapport officiel ne contienne des idées et des recommandations conformes à ce qui est l'objectif du gouvernement dans cette législation et ne le confortent en quelque sorte. Monsieur le président ne comptez pas sur moi pour cela.

Le président: Nous ne comptons sur personne et nul n'y est forcé. La question a été soulevée, chacun a exprimé son opinion, un consensus en faveur d'une telle réunion ne semble pas s'être dégagé, et en l'absence d'un tel consensus, je n'ai nullement l'intention de convoquer une telle réunion.

M. Mazankowski: Pour en revenir à l'objection, si je l'ai soulevée, c'est pour une raison bien précise. Le ministre nous a adressé cette invitation à nous, en tant que Comité, il s'est donné la peine de nous demander de lui communiquer nos idées, recommandations, avis, desiderata, etc. Si nous ne mettons pas en place un dispositif nous permettant de lui en faire communication, tout ceci n'a en effet guère de sens.

En toute franchise, si nous voulons faire connaître nos réflexions au ministre sur un sujet quelconque, ce qui nous arrive de temps en temps, nous pouvons le faire en lui adressant une lettre personnelle. Mais j'ai cru comprendre, d'après l'attitude de conciliation du ministre lorsqu'il a comparu devant le Comité, et les observations du secrétaire parlementaire, que l'on allait prendre officiellement des mesures, et que l'on n'allait certainement pas se contenter d'une rencontre officielle et d'une conversation à bâtons rompus autour d'une table. Je m'attendais à mieux que cela.

Le ministre a dit expressément que les 204 millions de dollars du Fonds d'appoint agricole se trouvent encore à l'état

[Text]

looking for ways and means of using it. We certainly have some suggestions in that regard that might be helpful to him.

If it just simply means getting around a table and discussing it with him without any formal assurance that it was going to be considered, then it is a waste in time and nothing but fluff.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: In reply to Mr. Benjamin, I think now we are talking about issues that go beyond the scope of this bill. Anything Mr. Benjamin wants to bring up and discuss with the minister, he has the opportunity at the report stage. We are talking here about issues that go beyond the scope of this bill.

Mr. Benjamin: What right or business will the committee have discussing issues going beyond the scope of this bill . . .

The Chairman: None.

Mr. Benjamin: —and submitting an informal report? For example, on the Agricultural Adjustment Fund, I would think that is the prerogative of the Minister of Agriculture, not the Minister of Transport. The total thing is ridiculous.

The Chairman: It is clear that there is no consensus to have a meeting in that regard. That is . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there is no consensus because there has been no direction from the minister to this committee other than the loose one . . .

The Chairman: The minister cannot direct the committee, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: He asked specifically for recommendations, advice and guidance from this committee. Surely there should have been some discussions between yourself and him to work out a mechanism for that to take place. If there have not, perhaps there should be further discussions.

The Chairman: Well, Mr. Mazankowski, we can argue about this for hours.

Mr. Mazankowski: I am not arguing; I am just wanting clarification, that is all.

The Chairman: The minister did not establish the rules of Parliament or the rules under which committees function.

Mr. Mazankowski: Then he should not have said what he said.

The Chairman: We all, I guess, say things that we sometimes should not say. But I am not responsible for what he said; I am responsible for seeing that this committee functions within the orders of the House and the reference that we are given. We have no reference, as you know, to go beyond this bill, and I cannot do anything about that, Mr. Mazankowski. If I talked to the minister for a week, I cannot change that, nor can he.

[Translation]

d'enveloppes financières et qu'il cherche encore de quelle manière il convient de les utiliser. Nous pouvons certainement lui faire dans ce sens des propositions qui pourraient l'intéresser.

S'il s'agit simplement de nous rencontrer et d'en discuter sans qu'il ait l'intention de se pencher sur nos propositions, nous gaspillons notre temps en pure perte.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: En réponse à M. Benjamin, je dirais que nous parlons maintenant de questions qui ne relèvent pas de ce projet de loi. M. Benjamin peut, au stade du rapport, soulever ces questions et en discuter avec le ministre mais nous discutons, ici, de questions qui ne relèvent pas du projet de loi.

M. Benjamin: Quel droit aura le Comité de discuter de questions qui ne relèvent pas de ce projet de loi . . .

Le président: Aucun.

M. Benjamin: . . . et de soumettre un rapport officieux? Sur la question du Fond d'appoint agricole, par exemple, cela me semble relever du ministère de l'Agriculture, et non de celui des Transports. Toute la question est ridicule.

Le président: Il est clair qu'une majorité ne se dégage pas en faveur d'une telle rencontre, et c'est . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, aucune majorité ne se dégage, parce que le ministre s'est contenté d'adresser à ce Comité une vague invitation . . .

Le président: Le ministre ne peut donner d'ordre au Comité, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il nous a demandé, sans ambages, de lui faire connaître nos avis, recommandations et desiderata. Est-ce qu'il n'y aurait pas dû y avoir entre vous des discussions pour envisager dans quel cadre une telle rencontre aurait lieu? Si vous n'en avez pas discuté ensemble, peut-être devriez-vous y songer.

Le président: Nous tournons en rond, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je ne discute pas pour le simple plaisir; je demande une explication, c'est tout.

Le président: Le ministre n'a pas décidé des règles parlementaires ni des règles dans lesquelles opèrent les comités.

M. Mazankowski: Dans ce cas, il n'aurait pas dû dire ce qu'il a dit.

Le président: Il nous arrive à tous, je crois, de laisser échapper quelque chose, mais je ne suis pas responsable de ce que peut dire le ministre. Je suis responsable de veiller à ce que ce Comité respecte les ordres de la Chambre et opère dans les limites du mandat qui nous est donné. Comme vous le savez, monsieur Mazankowski, nous n'avons pas d'autre mandat. Nous ne pouvons faire plus. Même si je m'entretiens avec le ministre pendant toute une semaine, je n'y puis rien changer.

• 1700

[Texte]

The Chairman: I have a notice of an amendment from the government, which I believe has been circulated.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move that Clause 70 of Bill C-155 be amended by striking out lines 11 to 35 on Page 35 and substituting the following:

70.(1) For the purpose of applying this Act in respect of the period beginning on the first day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984 notwithstanding anything in this Act,

(a) the quotient referred to in subsection 36.(1) shall be deemed to be 5.06;

(b) the quotient expressed in percentage referred to in subsection 37.(2) shall be deemed to be 76.7%;

(c) every railway company on or before the first day of November, 1983 shall file and publish a tariff respecting the period beginning on the first day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984; and

(d) Section 53 applies as if it provided for the rates set out in that tariff to take effect on the first day of January, 1984 and to continue in force until the 31st day of July, 1984;

(e) the maximum number of tonnes of grain moved in respect of each of the government shares, the cost change is \$15.8 million.

The Chairman: All right. You have heard the amendment moved by Mr. Flis. Mr. Mazankowski, followed by Mr. McKnight.

Mr. Mazankowski: A couple of questions, Mr. Chairman. This means that if this bill passes, the new rates will take effect January 1, 1984. Will there be any retroactive adjustment for grain that has been shipped in this crop year?

Mr. Kroeger: No, sir.

Mr. Mazankowski: Could you then explain what the 5.06 actually means in layman's terms?

Mr. Kroeger: That is the multiple. The members of the committee will remember that I explained in any given year you divide the total costs by the revenues that would have been forthcoming under the Crow. That gives you a multiple, which is then applied to all points in the system by using the distance and rate scale . . .

Mr. Mazankowski: What if we used the 4.89 rate per tonne, which was the average? What would that mean in relationship to the 5.06? The 4.89 was the one that your department used as the average rate. Can we go through an example using those figures?

Mr. Kroeger: It comes out as \$27.74, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: That will be the average . . .

Mr. Kroeger: The average cost per tonne.

Mr. Mazankowski: That is what the railways will receive.

[Traduction]

Le président: J'ai reçu un amendement du gouvernement. Je l'ai d'ailleurs fait circuler.

M. Flis: Je propose que l'article 70 du projet de loi C-155 soit modifié par la substitution, aux lignes 10 à 36, page 35, de ce qui suit:

70.(1) Pour l'application de la présente loi à la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984, par dérogation à toute autre de ses dispositions:

a) le quotient en pourcentage visé au paragraphe 36(1) est égal à 5.06;

b) le quotient visé au paragraphe 37(2) est égal à 76.7 p. 100;

c) chaque compagnie de chemin de fer, au plus tard le 1^{er} novembre 1983, dépose et publie un tarif pour la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984;

d) l'article 53 s'applique comme s'il prévoyait l'entrée en vigueur des taux prévus au tarif le 1^{er} janvier 1984 et leur maintien en vigueur jusqu'au 31 juillet 1984; et

e) les mouvements maximaux de grain à l'égard desquels l'État partage la variation des coûts sont de 15.8 millions de tonnes.»

Le président: Le Comité a entendu l'amendement proposé par M. Flis. M. Mazankowski, d'abord, suivi de M. McKnight.

M. Mazankowski: Quelques questions seulement, monsieur le président. Cet amendement signifie que si le projet de loi est adopté, les nouveaux taux entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1984. Tout ce que je veux savoir, c'est s'il y aura un rajustement rétroactif pour le grain qui aura été expédié au cours de la présente campagne agricole.

M. Kroeger: Non.

M. Mazankowski: Dans ce cas, pouvez-vous nous expliquer, en termes qu'un profane peut comprendre, ce que signifie les 5.06?

M. Kroeger: C'est un multiplicateur. Les membres du Comité se souviendront de mon explication que pour une année les coûts totaux sont divisés par les revenus qui auraient été réalisés en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Cette opération donne un multiplicateur, qui est alors appliqué à tous les égards à l'intérieur du système en faisant appel à la distance et à l'échelle de taux . . .

M. Mazankowski: Quelle est la moyenne en utilisant le taux de 4.89 la tonne? Quel est le rapport avec le multiplicateur de 5.06? C'est le ministère qui a utilisé le taux moyen de 4.89. Est-il possible d'avoir un exemple qui utilise ces deux chiffres?

M. Kroeger: Le résultat est \$27.74, monsieur le président.

M. Mazankowski: C'est la moyenne . . .

M. Kroeger: Le coût moyen la tonne.

M. Mazankowski: C'est ce que recevront les chemins de fer.

[Text]

Mr. Kroeger: \$24.75.

Mr. Mazankowski: \$24. You said 27.

Mr. Kroeger: I am sorry. Did I say 27? My calculator says 24.

Mr. Mazankowski: \$24.74 is the freight rate that the railways will receive for the balance of the crop year, January 1 to July 31.

Mr. Kroeger: It still comes out as \$24.74. I have run it through twice.

Mr. Mazankowski: That is the freight rate for the balance of the crop year January 1, 1984 to July 31, 1984.

Mr. Kroeger: That is correct. Therefore one could look in Schedule I, establish how far Vegreville is from Vancouver, apply the multiple of 5.06 and get the freight rate.

Mr. Mazankowski: Okay. Then we get on to the next figure of 76.7%. What does that mean in relationship to the average . . . ?

Mr. Kroeger: That is the percentage of total costs and therefore of the freight rate that the government would bear. The process is covered in Clause 37.(2), where one arrives at a percentage. One in effect expresses the government commitment as a percentage of total cost. The way that comes out . . .

• 1705

Mr. Mazankowski: And that will be reduced progressively as we move along.

Mr. Kroeger: That will be reduced . . .

Mr. Mazankowski: Progressively as we move from year to year . . .

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Mazankowski: —which will correspondingly result in an increase in producers. Could we have your figures there for this particular year then, using the 76.7, just for the record?

Mr. Kroeger: Using the 76.7 . . . ?

Mr. Mazankowski: Using the 76.7% rate figure, based on the \$4.89 per tonne. Do you have that calculated?

Mr. Kroeger: I said that the average rate was going to be \$24.74, and one would therefore take 76.7%. I make that \$18.98.

Mr. Mazankowski: You get \$18.98. So that is the what the government will pay, and the producer will pick up the balance.

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Mazankowski: So that will take us down to (c), where every railway company shall file a tariff. Really, that is a tariff . . . We have just gone through that process based on the \$4.89 per tonne average figure. That is what would have to be established for each of the points as outlined in Schedule II. Is that correct?

Mr. Kroeger: That is correct.

[Translation]

M. Kroeger: \$24.75.

M. Mazankowski: \$24. Vous avez dit \$27 plus tôt.

M. Kroeger: J'ai dit \$27? Je m'en excuse. Ma calculatrice indique \$24.

M. Mazankowski: \$24.74 est le taux de transport que les chemins de fer recevront pour le reste de la campagne agricole, soit pour la période du 1^{er} janvier au 31 juillet.

M. Kroeger: Le résultat reste \$24.74. J'ai fait le calcul deux fois.

M. Mazankowski: C'est le taux de transport pour le reste de la campagne agricole, soit du 1^{er} janvier 1984 au 31 juillet 1984.

M. Kroeger: En effet. À partir de l'Annexe I, on peut établir la distance de Vegreville à Vancouver, appliquer le multiplicateur de 5.06 et obtenir le taux de transport.

M. Mazankowski: Passons maintenant au chiffre de 76.7 p. 100. Que signifie-t-il par rapport à la moyenne . . . ?

M. Kroeger: C'est le pourcentage des coûts totaux, donc le taux de transport que va supporter le gouvernement. Cela est prévu au paragraphe 37(2) où l'on établit un pourcentage qui représente l'engagement de l'État par rapport au total du coût. Finalement . . .

M. Mazankowski: Et il sera réduit progressivement au fur et à mesure.

M. Kroeger: Il sera réduit . . .

M. Mazankowski: Progressivement d'une année à l'autre . . .

M. Kroeger: En effet.

M. Mazankowski: . . . ce qui entrainera par conséquent une hausse pour les producteurs. Pourrions-nous avoir vos chiffres pour cette année en utilisant par exemple 76.7?

M. Kroeger: En utilisant les 76.7 . . .

M. Mazankowski: En utilisant le taux de 76.7 p. 100 par rapport à \$4.89 la tonne. Avez-vous ce calcul?

M. Kroeger: J'ai dit que le taux moyen serait de \$24.74 et qu'il faudrait donc utiliser 76.7 p. 100 ce qui donne \$18.98.

M. Mazankowski: Je vois. C'est donc ce que paiera l'État, le producteur se chargeant du reste.

M. Kroeger: C'est exact.

M. Mazankowski: Cela nous mène donc à l'alinéa (c) où chaque compagnie de chemins de fer déposera un tarif. En fait il s'agit d'un tarif . . . Nous venons d'examiner ce processus sur la base moyenne de \$4.89 la tonne. C'est ce qu'il faudra établir pour chacun des points mentionnés à l'annexe II. Est-ce exact?

M. Kroeger: En effet.

[Texte]

Mr. Mazankowski: So every point would have readily accessible, or would have posted at each elevator, the freight rate, the government's share, and the producer's share.

Mr. Kroeger: That is correct. And the November 1 date allows the 60-day period for complaints and appeals to be lodged with the CTC as provided for in the bill.

Mr. Mazankowski: The maximum number of tonnes being 15.8 million, what is your projected tonnage for the current crop year?

Mr. Kroeger: I think 15.8 is seven-twelfths; in seven remaining months of the crop year, seven-twelfths of 31.5. I am not sure that is right.

Mr. Mazankowski: One more question, Mr. Chairman.

The Chairman: I have a question for the officials.

Mr. Mazankowski: All right. I have one more as well.

The Chairman: I will put it to Mr. Farquhar. Is the 15.8 million seven-twelfths of 31.1 million?

Mr. Kroeger: No, sir. I am sorry about that; that was an error.

The Chairman: Order, please.

• 1710

Mr. Kroeger: In effect, the number was struck as a proportion of 31.5 reflecting the way grain actually moves during the course of a crop year. If the gross number is 31.5, then obviously 15.8 is a little over half, which reflects the heavier grain shipments during the first five months of the crop year on a historic basis.

The Chairman: Oh, based on 31.5? You should not have told us that. That makes it out of order. This bill only deals with 31.1 million tonnes.

Mr. Kroeger: This is less than 31.1.

The Chairman: It is less than?

Mr. Benjamin: Should not the government save this amendment until the report stage?

The Chairman: Not necessarily, but they had better make sure their figures are accurate.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just want to make one more point by way of a question and perhaps get an answer or an explanation. I think many producers are somewhat misled by the fact that they are going to pick up 3% of the railway cost increases. It really is a much different figure from that. If you look at the calculations we have just gone through, based upon the average freight rate of \$4.89 per tonne, with the producer picking up the first 3% of the railway increase in costs, and given the fact that 1983-1984 had registered a figure of 4.2% in terms of railway increases, one would have

[Traduction]

M. Mazankowski: Chaque point pourrait indiquer, par exemple affiché à chaque silo le taux de frais, la part de l'État et celle du producteur.

M. Kroeger: C'est exact. La date du 1^{er} novembre accorde 60 jours pour le dépôt de plaintes et d'appels auprès de la CCT, en vertu du projet de loi.

M. Mazankowski: Le tonnage maximal étant de 15.8 millions, quel tonnage prévoyez-vous pour l'année-récolte actuelle?

M. Kroeger: Ces 15.8 représentent sept douzièmes et pour les sept autres mois de l'année-récolte sept douzième de 31.5. Je ne suis pas sûr que cela soit tout à fait exact.

M. Mazankowski: Une autre question, monsieur le président.

Le président: Je voudrais poser une question aux fonctionnaires.

M. Mazankowski: Très bien. Je voudrais poser aussi une autre question.

Le président: Je m'adresse à M. Farquhar. Les 15.8 millions représentent-ils sept douzièmes de 31.1 millions?

M. Kroeger: Non, monsieur. Je suis désolé, il y a eu une erreur.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Kroeger: En fait, ce nombre a été établi comme pourcentage de 31.5, afin de tenir compte des mouvements réels du grain au cours d'une année-récolte. Si le chiffre brut est de 31.5, évidemment, 15.8 représente un peu plus de la moitié, ce qui tient compte de plus importantes expéditions de grain au cours des cinq premiers mois de l'année-récolte, et ce de façon générale.

Le président: Oh, par rapport à 31.5? Vous n'auriez pas dû nous dire cela. C'est impossible puisque ce projet de loi ne prévoit que 31.1 millions de tonnes.

M. Kroeger: Moins.

Le président: Moins?

M. Benjamin: Le gouvernement ne devrait-il pas attendre l'étape du rapport pour présenter cet amendement?

Le président: Pas nécessairement, mais il ferait mieux de s'assurer que ces chiffres sont exacts.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais ajouter autre chose en posant une question et en demandant peut-être une réponse ou une explication. Je pense que beaucoup de producteurs ont été quelque peu induits en erreur du fait qu'ils vont supporter 3 p. 100 des hausses du coût des chemins de fer. En fait, le chiffre est bien différent. Si vous examinez les calculs que nous venons de voir, basés sur un taux de fret moyen de \$4.89 la livre, le producteur supportant les premiers 3 p. 100 de la hausse des coûts des chemins de fer, hausse qui s'est située à 4.2 p. 100 en 1983-1984, vous auriez pu penser

[Text]

thought the increase based upon those two figures would be a lot less than the almost 20% that we see in this particular figure. Because under the new freight rate regime the producer's share will rise from \$4.89 to \$5.76; that figure is based upon 3% of the railways' increase in costs, and the railway increase in costs was 4.2% for 1983-1984. It is a rather strange kind of arithmetic.

Mr. Kroeger: It is not three percentage points off a base of \$4.89; it is three percentage points . . .

Mr. Mazankowski: I guess that is right, but I think a lot of producers have felt that. It is three percentage points of the total cost.

Mr. Kroeger: That is right.

Mr. Mazankowski: So it is a very insidious multiplier.

Mr. Kroeger: I think the government has placed on record a number of times the fact that Crow would be doubled by 1985-1986 assuming what would happen to volume.

The Chairman: Mr. McKnight is next, but before McKnight goes any further I want to establish whether this amendment is in order or not.

I want to know, Mr. Kroeger, whether the figure in this bill of 15.8 million was based on 31.1 million tonnes or a higher figure.

Mr. Kroeger: It was based on a higher figure, Mr. Chairman, but the funds for the first five-twelfths of the crop year will be sought from Parliament by way of appropriations; therefore the total expenditures for the 1983-1984 crop year would be less than provided for in the original royal recommendation.

The Chairman: But how can you deal with more than 31.1 million when this bill only deals with 31.1 million? It is just like other amendments I have ruled out of order that have exceeded the royal recommendation.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): [*Inaudible . . . Editor*]

The Chairman: That is right.

Just a minute now.

Mr. Kroeger: I am sorry, Mr. Chairman; I was just consulting my colleagues. Could you repeat your question?

The Chairman: I asked how you can base it on more than 31.1 million tonnes when this bill prescribes 31.1 million. If you do that, you are exceeding the royal recommendation and the amendment would be out of order.

Mr. Kroeger: I suppose it depends on whether one assesses the amounts on a monthly basis, on a per tonne basis, or on an annual basis.

The Chairman: No, it does not; it makes no difference whatsoever, Mr. Kroeger, because the bill says 31.1 million tonnes.

[Translation]

que l'augmentation basée sur ces deux chiffres serait bien moindre que celle de près de 20 p. 100 que nous voyons dans ce chiffre-ci. En effet, en vertu du nouveau régime de taux de fret, la part du producteur passera de \$4.89 à \$5.76; ce chiffre est fondé sur 3 p. 100 de l'augmentation des coûts des chemins de fer, augmentation qui était de 4.2 p. 100 pour 1983-1984. Le calcul est pour le moins étrange.

M. Kroeger: Il ne s'agit pas de trois points de pourcentage par rapport à une base de \$4.89, mais de trois points de pourcentage . . .

M. Mazankowski: C'est exact, mais c'est ce que beaucoup de producteurs ont compris. Il s'agit de trois points de pourcentage du coût total.

M. Kroeger: En effet.

M. Mazankowski: C'est donc un multiplicateur très insidieux.

M. Kroeger: Le gouvernement a expliqué officiellement maintes fois que le Nid-de-Corbeau doublerait d'ici à 1985-1986, en supposant que les volumes doubleraient aussi.

Le président: M. McKnight est l'intervenant suivant, mais, avant qu'il ne poursuive, je voudrais déterminer si cet amendement est recevable ou non.

Monsieur Kroeger, j'aimerais savoir si le chiffre donné dans ce projet de loi de 15.8 millions a été établi sur 31.1 millions de tonnes ou sur un tonnage supérieur.

M. Kroeger: Sur un tonnage supérieur, monsieur le président, mais le Parlement demandera les fonds correspondant aux premiers cinq-douzièmes de l'année-récolte; par conséquent, le total des dépenses pour l'année-récolte 1983-1984 ne serait pas inférieur à celui que prévoit la recommandation royale initiale.

Le président: Mais comment pouvez-vous parler de plus de 31.1 millions de dollars, alors que c'est le montant prévu dans ce projet de loi? C'est comme les autres amendements que j'ai déclarés irrecevables parce qu'ils débordaient du cadre de la recommandation royale.

M. Reid (Kenora—Rainy River): *Intervention inaudible*

Le président: C'est exact.

Un instant, s'il vous plaît.

M. Kroeger: Je suis désolé, monsieur le président, je consultais mes collègues. Pourriez-vous répéter votre question?

Le président: Je vous ai demandé comment vous pouvez fonder cela sur plus que les 31.1 millions de tonnes que prévoit ce projet de loi. Si vous procédez ainsi, vous allez plus loin que la recommandation royale et l'amendement serait irrecevable.

M. Kroeger: Mais il faudrait se demander si l'on établit les montants sur une base mensuelle, par tonnage ou sur une base annuelle.

Le président: Non, cela ne crée aucune différence, monsieur Kroeger, parce que le projet de loi prévoit 31.1 millions de tonnes.

[Texte]

Mr. Kroeger: I would bow to your wisdom on that, Mr. Chairman.

The Chairman: I have to be consistent.

Mr. Kroeger: I think from our point of view if the amendment were not in order it would not cause great difficulties. It could always be introduced at report stage.

The Chairman: Correct.

• 1715

Mr. Mayer: I would submit—if I can, Mr. Chairman—that there is a possibility that the bill may in fact be out of order on another area, because as I understand it there will be no retroactive charge to the farmers for the grain they have already shipped. The government is going to pick up the additional cost that the farmers would have had, had this bill gone into effect on August 1. So in effect you are increasing the amount of money that the government is going to have to pay out, because the producers are not going to contribute until this bill comes into force, which you are saying is on January 1. So on that basis, Mr. Chairman . . .

Mr. Chairman is obviously not listening. He must agree with my point. I am suggesting that it may be out of order in another area, because the government is going to pay more money. The railways are not going to be shortchanged; they are going to get their additional increases, except in this case it is all going to come from the government up until January 1.

Mr. Kroeger: Yes, it will, but not under this bill. The government will be seeking authority from Parliament under the next supplementary estimates to make a further installment of interim payments . . .

Mr. Mayer: That is a great start.

Mr. Kroeger: —by way of a separate appropriation. So there will not be any expenditures in this bill beyond what are called for by the various financial formulae.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, that means that the government is not ready for this legislation, because if this amendment is in order when it is passed it will have to go back for a supplementary to the estimates to get the money to pay for the increased expenditures that this amendment will provide for.

Mr. Kroeger: No. That is a matter between the government and the railways as to whether the railways are to be compensated for their losses in the first five months of this crop year or not.

Mr. Mayer: Yes, but the officials, Mr. Chairman—and I believe the minister—have already indicated that the government is prepared to do that. I believe this is the amendment that would allow them to do that.

Mr. Kroeger: Not the interim payments amendment. The interim payments will appear in the next supplementary estimates presented to Parliament. There will be no payments made in respect of the 1982 calendar year under this bill.

[Traduction]

M. Kroeger: Je dois m'incliner devant votre sagesse, monsieur le président.

Le président: Il faut être logique.

M. Kroeger: En ce qui nous concerne, si l'amendement n'était pas recevable, cela ne créerait pas de grandes difficultés. Il pourrait toujours être présenté à l'étape du rapport.

Le président: En effet.

M. Mayer: Avec votre permission je voudrais dire, monsieur le président, qu'il est possible que le projet de loi soit irrégulier dans un autre domaine, parce que d'après mon interprétation les cultivateurs ne devront pas payer de frais rétroactifs pour le grain qui a déjà été expédié. Ce serait au gouvernement de supporter les coûts supplémentaires des cultivateurs si ce projet de loi était entré en vigueur le 1^{er} août. Vous augmentez donc les montants que le gouvernement devra payer puisque les producteurs ne verseront pas de contribution tant que ce projet de loi ne sera pas en vigueur, c'est-à-dire le 1^{er} janvier selon vous. Dans ces conditions, monsieur le président . . .

De toute évidence monsieur le président ne m'écoute pas. Il doit être d'accord avec ce que je dis. Encore une fois, il est possible qu'il y ait une autre irrégularité puisque le gouvernement va payer davantage. Les chemins de fer ne vont pas perdre, ils vont obtenir leurs augmentations supplémentaires, sauf que dans ce cas elles proviendront toutes du gouvernement jusqu'au 1^{er} janvier.

M. Kroeger: Oui, mais pas en vertu de ce projet de loi. Lors de la présentation du prochain budget supplémentaire, le gouvernement demandera au Parlement l'autorisation de verser un autre acompte de paiements provisoires . . .

M. Mayer: C'est un bon début . . .

M. Kroeger: . . . au moyen d'une affectation de crédit distincte. Il n'y aura donc pas de dépenses dans ce projet de loi au-delà de celles qui sont prévues dans les différentes formules financières.

M. Mayer: Monsieur le président, cela signifie que le gouvernement n'est pas prêt pour cette mesure législative, car si cet amendement est recevable lorsqu'elle est adoptée, il faudra redemander des crédits supplémentaires au budget afin d'obtenir de l'argent nécessaire pour payer le supplément de dépenses que prévoit cet amendement.

M. Kroeger: Non. Le gouvernement et les compagnies de chemins de fer détermineront entre eux si cette dernière doit être indemnisée pour leurs pertes au cours des cinq premiers mois de cette année récolte ou non.

M. Mayer: Oui, mais les fonctionnaires, monsieur le président—et le ministre aussi, je crois—ont déjà dit que le gouvernement est disposé à procéder de la sorte, et justement grâce à cet amendement.

M. Kroeger: Pas l'amendement relatif aux Versements provisoires. Ces derniers figureront dans le prochain budget supplémentaire présenté au Parlement. Aucun versement ne sera fait pour l'année civile 1982 en vertu de ce projet de loi.

[Text]

Mr. Mayer: I know that, but the point I am making is a very narrow one. That is because this bill originally was thought to come into force at the beginning of the new crop year and did not. Grain is currently being shipped at \$4.89 average per tonne. This bill would provide for an increase in that charge to the railways. The increase that the producers are going to bear is not going to be passed on until January 1. In the meantime the government is picking up the difference, which is I am suggesting is increased cost to the government that was not provided for in the . . .

The Chairman: They are not doing it through the auspices of this bill. They are doing it through another mechanism that is open to a minister of the Crown to do.

Mr. Mayer: Which is interesting, Mr. Chairman, because we worry about having nickels and dimes spent in order, and yet the government can go ahead and spend millions in whichever way it sees fit.

The Chairman: Only with parliamentary approval.

Mr. Mayer: Parliament has not . . .

Mr. Benjamin: It has not much at all.

The Chairman: Mr. McKnight, and then Mr. Benjamin.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I cannot help but concur that this is probably the fourth amendment the government has brought forward that is out of order. Regardless of which jiggery-pokery you use and which you assume to use, the assumption made by this amendment is a debate on the basis of more than 31.1 million tonnes. There is no way of changing that. Whether you say it is because of the movement of grain during this period of a crop year or that period of a crop year, it still exceeds 31.4 million tonnes.

Mr. Chairman, with the 3% increase moving up to a 6% increase, we have a VIA Rail. We have a cost plus system built in for the railroads on the backs of the grain producers. Everything up to 3% for the first two years, everything up to 6% thereafter is placed on the backs of the grain producers in a never-ending escalation that will be written into every contract the railroads negotiate. It will be based on every projection the railroads put forward. It is there, and it is there as long as this bill exists.

Right now we are supposedly entering a year where we end the six and five program that the government proposed; six and five was the line. It is on every piece of paper and propaganda that comes from any department—six and five. Here we have an amendment that is going to increase the cost of movement of grain by the producers by 20% when it is passed—if it is passed. That was by 20% in a period of restraint that the government preached. The President of Canadian Pacific Enterprises Limited travelled across the country to get Canadians to rally to the 6 and 5 of the government, and here the beneficiary of this is Canadian Pacific Enterprises Limited and Canadian National Railways at a 20% increase on the backs of the producers to move grain.

[Translation]

Mr. Mayer: Je sais bien cela, mais mon argument est très précis: En effet, contrairement à ce qui s'est passé, initialement on avait pensé que ce projet de loi entrerait en vigueur au début de la prochaine année récolte. Actuellement, le grain est expédié à un taux moyen de \$4.89 la livre. Ce projet de loi prévoyait une majoration de ces frais pour les compagnies de chemins de fer. C'est seulement à partir du 1^{er} janvier que les producteurs devront supporter cette majoration. Entre-temps le gouvernement prend la différence à son compte, d'où une augmentation de coûts pour l'État, augmentation qui n'a pas été prévue dans le . . .

Le président: Le projet de loi n'intervient pas ici, mais plutôt un autre mécanisme auquel un ministre de la Couronne peut avoir recours.

Mr. Mayer: Ce qui est intéressant, monsieur le président, car nous cherchons à éviter le gaspillage alors que le gouvernement peut décider de dépenser des millions comme bon lui semble.

Le président: Seulement avec l'approbation du Parlement.

Mr. Mayer: Le Parlement n'a pas . . .

Mr. Benjamin: Il n'a pas grand-chose.

Le président: M. McKnight et ensuite M. Benjamin.

Mr. McKnight: Monsieur le président, je suis obligé de reconnaître en effet que c'est probablement le quatrième amendement que le gouvernement a proposé et qui est irrecevable. Quels que soient les arguments que vous utiliserez cet amendement part d'un tonnage supérieur à 31.1 millions. C'est un fait. Peu importe vos explications quant au mouvement de grain au cours de telle ou telle période d'une année récolte, le tonnage dépasse toujours 31.4 millions.

Monsieur le président, avec la majoration passant de 3 à 6 p. 100, nous nous retrouvons avec VIA Rail. Les compagnies de chemins de fer bénéficient d'un système en régie intéressée sur le dos des producteurs de grain. Tout jusqu'à un maximum de 3 p. 100 pour les deux premières années, et tout ce qui va jusqu'à 6 p. 100 par la suite retombe sur les producteurs de grain, dans une escalade incessante inscrite dans tous les contrats que négocient les compagnies de chemins de fer. Elle est fondée sur toutes leurs projections. Elle existe, et elle existera pendant toute la durée de ce projet de loi.

Actuellement nous sommes censés commencer une année où se terminera le programme de 6 et 5 p. 100 proposé par le gouvernement qui avait fixé ses limites. Elle figure sur chaque document et sur toute la propagande émanant de chacun des ministères. Cet amendement augmentera le coût du mouvement des grains pour les producteurs de 20 p. 100 lorsqu'il sera adopté, s'il est adopté. Il s'agissait donc de 20 p. 100 en période de restriction demandée par le gouvernement. Le président de la *Canadian Pacific Enterprises Limited* a voyagé dans tout le Canada pour demander aux Canadiens de se rallier à la cause officielle des 6 et 5 p. 100, dont les bénéficiaires sont justement la *Canadian Pacific Enterprises Limited* et la *Canadian National Railways*, avec une augmentation de 20 p. 100 sur le dos des producteurs dont ils transportent le grain.

[Texte]

• 1720

Mr. Chairman, I hope there is some way at a future date to bring some rationale into agreements that are going to be made by the railroads in every phase of their operation. As a matter of fact, Mr. Chairman, in every contract and every bid that they receive, it is not just the railroads, everyone bidding is going to know that the railroads are prepared to accept this year, and this year, and this year 3% and then 6% because they do not pay for it and neither does the Government of Canada. A 20% increase in a time of supposed 6 and 5, again preached by the President of Canadian Pacific Enterprises, with the experience we have had with Via Rail, and now we find that because of this the government already is going to appropriate special funds. We have not even passed the bill and we are told they have to get special funds. So much for control of Parliament over the public purse.

An hon. Member: I am not sure, Mr. Chairman.

The Chairman: It has to do with the procedural acceptability of this amendment. Do you wish to speak to the procedural acceptability of this amendment, Mr. Benjamin? You have the floor.

Mr. Benjamin: I am such an expert; I have lost every case so far. Mr. Chairman, the bill says 31.1 million tonnes. Everybody agrees on that. Paragraph (d) says that the quotient shall be 76.6%. Without the benefits of a hand-operated computer, just a plain old pencil, 7/12ths—the remainder of the crop year, January 1st to July 31—of 31.1 comes to 18.14 million tonnes but (e) says 15.8 million tons. Now, Mr. Chairman, we could have blizzards, rock slides, snow slides the rest of this calendar year; we might end up shipping only 10 million tonnes in the first five months of the crop year and 20 million tonnes in the last seven months and there is a restriction here of 15.8 million, it does not jive with the formula provided in the amendment. The amendment is out of order.

Mr. McKnight: I believe it is in order.

The Chairman: You cannot have it both ways.

Mr. Benjamin: It is sheer speculation.

The Chairman: I do not think the figure of 15.8 or 76.7 are of themselves the key to the question I am grappling with. The key to it is whether or not the calculations are made on 31.1 or 31.5. If they are made on 31.5 then the amendment exceeds the Royal Recommendation and is out of order.

Mr. Benjamin: Just in paragraph (e) it is out of order.

Mr. Benjamin: 7/12ths of 31.1.

The Chairman: Well, I do not think we are going to start taking a part of the amendment as being in order and a part being out of order. It is either in order or it is out of order.

It has been reconfirmed to me by Mr. Lefebvre by a nod of his head, which the record cannot pick up but which I am stating on his behalf without his permission, the calculations

[Traduction]

Monsieur le président, j'espère qu'il sera bientôt possible de justifier les accords qui vont être conclus par les compagnies de chemin de fer, à chaque étape de leur application. En fait, monsieur le président, dans chaque contrat et dans chaque soumission reçus—il ne s'agit pas uniquement des chemins de fer, tous ceux qui font des soumissions sauront qu'elles sont disposées à accepter cette année 3 p. 100 et ensuite 6 p. 100 parce qu'elles n'en font pas les frais, pas plus que le gouvernement du Canada. Une augmentation de 20 p. 100 a une époque où elles sont censées représenter 6 et 5 p. 100 en vertu des exhortations du président de la *Canadian Pacific Enterprises*, avec l'expérience que nous a fait connaître *Via Rail*, et voilà où nous en sommes maintenant puisque ce gouvernement se prépare déjà à demander des fonds spéciaux. Le projet de loi n'a même pas été adopté et l'on nous dit qu'il demandera des fonds. Voilà comment le Parlement contrôle le trésor public.

Une voix: Je n'en suis pas certain, monsieur le président.

Le président: Cela concerne l'acceptabilité de cet amendement. Voudriez-vous parler de cette question, monsieur Benjamin? Vous avez la parole.

M. Benjamin: Quel pauvre expert je fais? Jusqu'à présent j'ai perdu toutes les causes. Monsieur le président, le projet de loi stipule 31.1 millions de tonnes. Tout le monde est d'accord là-dessus. L'alinéa d) stipule que le quotient sera de 76.6 p. 100. Je n'ai pas de calculatrice de poche, mais un simple crayon; 7/12—le reste de l'année récolte du 1^{er} janvier au 31 juillet—de 31.1 donne 18.14 millions de tonnes, mais l'alinéa e) en prévoit 15.8 millions. Monsieur le président, il pourrait y avoir des blizzards, des chutes de rochers, des avalanches pendant le reste de cette année civile; il se pourrait que nous n'expédions finalement que 10 millions de tonnes au cours des cinq premiers mois de l'année-récolte et 20 millions de tonnes au cours des sept derniers mois, or il y a là une restriction de 15.8 millions, qui ne correspond pas avec la formule prévue dans l'amendement. Il est donc irrecevable.

M. McKnight: Je ne le pense pas.

Le président: On ne peut gagner sur les deux tableaux.

M. Benjamin: Ce ne sont que des spéculations.

Le président: Je ne pense pas qu'en soi les chiffres de 15.8 ou 76.7 constituent l'élément essentiel de la question dans laquelle je me débats. Il s'agit plutôt de savoir si les calculs sont établis à partir de 31.1 ou de 31.5. S'ils sont établis à partir de 31.5, l'amendement outrepassa la Recommandation Royale, et il est irrecevable.

M. Benjamin: Il l'est à l'alinéa e).

M. Benjamin: 7/12 de 31.1.

Le président: Il ne faudrait pas commencer à considérer qu'une partie de l'amendement est recevable et que l'autre ne l'est pas. L'amendement est recevable ou non.

M. Lefebvre m'a donné confirmation par un hochement de la tête, que le compte rendu ne peut pas enregistrer, mais que je déclare en son nom et sans sa permission, que les calculs

[Text]

were based on 31.5 million tonnes and therefore the amendment is out of order. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I give notice that this amendment will be moved at report stage.

The Chairman: On clause 70? Because we are done with the amendment. I have just ruled it out of order.

An hon. Member: What is clause 70?

The Chairman: The one we were just amending, or trying to.

• 1725

Mr. Mazankowski: Just for the record, Mr. Chairman—on a point of order—this is now the fourth substantive amendment that has been moved by the government that you have had to find out of order, procedurally unacceptable.

The Chairman: Well, I was not keeping count.

An hon. Member: We are.

Mr. Flis: Just for the record, Mr. Chairman, I thought the opposition would have appreciated us giving advance notice of substantive amendments. I think giving advance notice is not out of order. I do not know where they are getting all of these that have been out of order.

The Chairman: Neither one of the arguments is a point of order. We are dealing with Clause 70.

Mr. Mayer

Mr. Mayer: Could I ask the officials when this rate increase comes into effect for the railways? As of now they are still getting \$4.89 a tonne average.

Mr. Kroeger: Branch-line subsidies take the railways thus far, and then the government interim payments take it the rest of the way to the compensatory level.

Mr. Mayer: The reason I asked the question is that when you bring in something like this, I guess no matter when you do it, and people know it is coming, the possibility is that the railways may try to move more grain at a later date when there is more money in it. I am wondering if there is that kind of a possibility.

Mr. Kroeger: No. The railways have been receiving compensation at the prescribed level since August 1, 1982.

Mr. Mayer: Then the answer to my first question should have been that effectively the rate increase has already been in place since August 1.

Mr. Kroeger: No, not the rate increase, the revenue increase to the railways. The rate increase in so far as the producer is concerned only comes into effect on January 1.

Mr. Benjamin: Did I hear Mr. Kroeger correctly? The railways are going to be paid retroactively to August 1, 1982?

Mr. Kroeger: Parliament has approved interim payments to the railways under the supplementary estimates of last spring.

[Translation]

étaient établis sur la base de 31.5 millions de tonnes et que par conséquent l'amendement est irrecevable. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, j'annonce que cet amendement sera proposé à l'étape du rapport.

Le président: Article 70? Nous en avons terminé avec l'amendement. Je viens de déclarer qu'il est irrecevable.

Une voix: Quel est l'article 70?

Le président: C'est celui que nous venions ou que nous essayions de modifier.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, c'est maintenant le quatrième amendement substantiel proposé par le gouvernement que vous avez dû trouver irrecevable, inacceptable en matière de procédure.

Le président: Je ne les ai pas comptés.

Une voix: Mais nous, oui.

M. Flis: Monsieur le président, je tiens à dire que l'opposition aurait sans doute apprécié que nous l'avertissions d'amendements substantiels. Cette procédure n'est pas irrégulière. Je ne sais pas où elle est allée chercher tous ces amendements irrecevables.

Le président: Aucun de ces arguments ne concerne le Règlement. Nous examinons l'article 70.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Pourrais-je demander aux fonctionnaires quand cette augmentation du taux entrera en vigueur pour les compagnies de chemins de fer? Actuellement elles touchent en moyenne 4.89 dollars la tonne.

Mr. Kroeger: Les subventions des embranchements de ligne vont jusque là pour les compagnies de chemins de fer et ensuite les versements provisoires de l'État supportent le reste jusqu'au niveau de l'indemnisation.

M. Mayer: J'ai posé cette question parce que lorsque vous prévoyez une telle possibilité, quelle que soit la façon dont vous procédez et l'on sait que ce sera pour bientôt, les compagnies de chemins de fer pourront essayer de transporter plus de grains à une date ultérieure, lorsque ce sera plus rentable. Cette possibilité existe-t-elle?

M. Kroeger: Non. Les chemins de fer touchent une indemnité au niveau prescrit depuis le 1^{er} août 1982.

M. Mayer: La réponse à ma première question aurait donc été qu'effectivement la majoration du taux s'est déjà appliquée depuis le 1^{er} août.

M. Kroeger: Non, pas celle du taux, mais l'augmentation de revenu pour les chemins de fer. La majoration du taux, en ce qui concerne le producteur, n'entre en vigueur que le 1^{er} janvier.

M. Benjamin: Est-ce que j'ai bien entendu M. Kroeger? Les chemins de fer seront payés rétroactivement au 1^{er} août 1982?

M. Kroeger: Le Parlement a approuvé des versements provisoires aux compagnies de chemins de fer d'après le budget

[Texte]

Going back, the government committed itself to cover the shortfall between Crow and the compensatory level in the 1981-1982 crop year.

Dr. Gilson's report was based on the proposition, as was the initial government announcement, that the compensatory regime would come into effect in August 1982. Parliament approved interim payments to the railways in the amount, I believe, of \$313 million last spring, which took them to August 1 of this year. It will be necessary, either by way of supplementary estimates or at report stage, to make provision for a further instalment of interim payments from August 1, 1983, to January 1, 1984.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, you cannot help but observe that all of the statements we have heard, I guess you could maybe describe them as scare tactics by the railways. That they are not going to be able to build all this capacity unless this bill passes is just absolute nonsense, because in effect they have been receiving an increase as if this bill had been in effect now for over a year.

Mr. Kroeger: The railways made investment commitments to the Minister of Transport last January based on the assumption . . .

Mr. Mayer: Excuse me. Did you say last January? January 1982 or January 1983?

Mr. Kroeger: January 1983. Both railways made investment commitments to the then Minister of Transport based on the assumption that a compensatory regime for grain as defined in this bill would come into effect as of August 1, 1982. Had the arrangement for interim payments not been made, the railway investments would have been some hundreds of millions of dollars lower than they presently are.

The importance the railways attach to the passage of this bill is primarily related to the security that comes from having a statutory base for the compensatory regime.

• 1730

There are various ways in which funds can be flowed to the railways, and indeed that has taken place. The problem the railways have is that they cannot go to money markets and borrow on the basis of periodic decisions by the Treasury Board and periodic submission of supplementary estimates to Parliament. They cannot borrow long-term money that way.

Mr. Mayer: I guess, Mr. Chairman, the railways have been doing pretty well in spite of the fact that this bill has not been passed. I would question whether that last statement by Mr. Kroeger has any validity in terms of the way the railways have been operating.

We had either the CN or the CP, when they were in front of us back in July, say that if this bill passed it would be the first time the railways would be viable or financially viable

[Traduction]

supplémentaire du printemps dernier. En effet le gouvernement s'est engagé pour couvrir l'écart entre la subvention du Nid-de-Corbeau et le niveau compensatoire pour l'année-récolte 1981-1982.

Le rapport de M. Gilson était fondé sur la proposition, comme l'avait annoncé initialement le gouvernement, que le régime compensatoire entrerait en vigueur en août 1982. Le Parlement a approuvé des versements provisoires aux chemins de fer de l'ordre de 313 millions de dollars au printemps dernier, ce qui allait jusqu'au 1^{er} août de cette année. Il faudra, soit au moyen d'un budget supplémentaire soit à l'étape du rapport, prévoir un autre acompte de versements provisoires du 1^{er} août 1983 au 1^{er} janvier 1984.

M. Mayer: Monsieur le président, vous devez constater que tout ce que l'on nous a dit peut être qualifié de manoeuvres d'intimidation de la part des compagnies de chemins de fer. Il est absurde de dire qu'elles ne pourront pas accumuler cette capacité sans l'adoption de ce projet de loi puisqu'elles touchent une augmentation comme si ce projet de loi était en vigueur depuis plus d'un an.

M. Kroeger: Les compagnies de chemin de fer ont pris des engagements quant à leurs investissements envers le ministre des Transports en janvier dernier fondés sur l'hypothèse . . .

M. Mayer: Excusez-moi. Avez-vous dit janvier dernier? Janvier 1982 ou 1983?

M. Kroeger: Janvier 1983. Les deux compagnies de chemin de fer ont pris auprès du ministre des Transports de l'époque, des engagements en matière d'investissement fondés sur l'hypothèse qu'un régime compensatoire concernant le grain, défini dans ce projet de loi, entrerait en vigueur dès le 1^{er} août 1982. Si l'arrangement concernant les versements intérimaires n'avait pas été conclu, les investissements des compagnies seraient de quelques centaines de millions de dollars moindres que ce qu'ils sont actuellement.

L'importance que les compagnies de chemin de fer attachent à l'adoption de ce projet de loi est essentiellement due à la sécurité offerte par un régime compensatoire inscrit dans le droit.

Il y a diverses façons dont on peut donner des fonds aux compagnies de chemins de fer, et on l'a déjà fait. Leur problème, c'est qu'elles ne peuvent pas emprunter de l'argent en se fondant sur des décisions du Conseil du Trésor ou en présentant au Parlement des budgets supplémentaires. Elles ne peuvent pas emprunter de l'argent à long terme de cette façon.

M. Mayer: J'ai l'impression, monsieur le président, que les compagnies de chemins de fer se débrouillent assez bien, même si ce projet de loi n'a pas encore été adopté. Je doute de la validité de ce qu'a dit M. Kroeger, en ce qui concerne la gestion des chemins de fer.

Le CN ou le CP, quand ils étaient ici au mois de juillet, nous a dit que si le projet de loi était accepté, ce serait la première fois que les compagnies ferroviaires seraient rentables depuis la

[Text]

in the post-war period. I find that a strange kind of statement to make.

I guess I should have been aware of some of these figures before, Mr. Chairman, but it certainly brings out some of the statements the railways have been making in terms of the money that they have already received. It really makes you wonder why they should be so concerned about the bill being delayed by a month or a couple of months when in fact they have been receiving payments as if this bill had been passed for well over a year.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wish Mr. Kroeger had not repeated himself. This business about being unable to go to the money market: even in the worse part of the Dirty Thirties under a Crow regime if the railroads went to the money market they have always, for a hundred years, been able to borrow whatever amount of money they wanted to borrow on the open market. To blame this all on the damn Crow rate is sophistry of some kind.

Mr. Chairman, this now makes Machiavelli look like an amateur. If this bill were not to pass until a year from now, the railroads are going to get paid in any case. But I want to tell you, Mr. Chairman, that defeating or preventing the passage of this bill will at least save the grain producers. It will not save the taxpayers.

I do not know of the minister saying before that the \$313 million being put up this year was to cover the difference in the so-called alleged losses. It was for the rehabilitation and expansion of railway lines. Now the truth comes out. This is retroactive for the railroads from the taxpayers.

So let us try to protect the grain producers if nothing else.

Mr. Chairman, this is incredible.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just on Mr. Benjamin's point about the truth coming out, those supplementary estimates were considered by this committee last spring.

The Chairman: That is correct.

Mr. Benjamin: But those supplementary estimates, as I recall, did not say that this is to pick up the difference between the Crow rate and the alleged losses, whether it was Snavely or Gilson. It was for railway rehabilitation or rebuilding or whatever, expansion. At no time in the supplementary estimates were we told that this was a retroactive payment to the railroads for the so-called Crow gap or the loss between what it was assumed they should be getting and what they actually were getting. This was money to help rebuild railway lines.

The Chairman: This has nothing to do with Clause 70, and the argument is going to cease now.

Mr. Benjamin: We were not told this story under supplementary estimates. We were told it now.

The Chairman: Mr. Benjamin . . .

[Translation]

fin de la guerre. Moi, je trouve que c'est une déclaration un peu bizarre.

J'aurais dû être au courant de ces chiffres auparavant, monsieur le président, mais ils nous montrent très clairement les montants qu'ont reçus les compagnies ferroviaires. Je me demande pourquoi elles se préoccupent d'un retard dans l'adoption du projet de loi, puisqu'elles reçoivent des paiements comme s'il avait été adopté il y a un an.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais que M. Kroeger ne se répète pas. Il nous a dit qu'elles ne pouvaient pas emprunter de l'argent. Même dans les années 30, sous le régime du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer ont toujours eu la possibilité d'emprunter de l'argent. Dire que c'est la faute du taux du Nid-de-Corbeau n'est pas acceptable.

Monsieur le président, c'est pire que machiavélique. Même si ce projet de loi n'est pas adopté dans un an, les compagnies de chemins de fer vont être payées en tout cas. Mais je dois vous dire, monsieur le président, qu'empêcher l'adoption de ce projet de loi aidera au moins les producteurs de grain. Cela n'aidera pas les contribuables.

C'est la première fois que j'ai entendu dire que \$313 millions seront alloués aux pertes. J'ai pensé que c'était pour la remise en état et l'expansion des lignes de chemins de fer. On a maintenant la vérité. Ce sont des fonds rétroactifs donnés par les contribuables aux compagnies de chemins de fer.

Alors essayons de protéger les producteurs de grain, si on ne peut rien faire d'autre.

Monsieur le président, c'est incroyable.

M. Kroeger: M. Benjamin vient de parler de la vérité, mais j'aimerais vous dire que ces prévisions supplémentaires ont été étudiées par le Comité le printemps dernier.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Mais ces prévisions supplémentaires, si je ne m'abuse, n'ont pas fait allusion à la différence entre le taux du Nid-de-Corbeau et les pertes, ni dans le rapport Snavely ni dans le rapport Gilson. Ces fonds étaient alloués à la remise en état, à la reconstruction ou à l'expansion des chemins de fer. Nulle part dans les prévisions supplémentaires on nous a dit que c'était un paiement rétroactif pour le taux du Nid-de-Corbeau ou les pertes, c'est-à-dire la différence entre ce qu'elles sont censées recevoir et ce qu'elles ont reçu en effet. Ces fonds étaient alloués à la reconstruction des lignes de chemins de fer.

Le président: Cela n'a rien à faire avec l'article 70, et on va cesser d'argumenter sur ce sujet.

M. Benjamin: On ne nous a pas raconté cette histoire quand il s'agissait des prévisions supplémentaires. On vient nous le dire maintenant.

Le président: Monsieur Benjamin . . .

[Texte]

Shall Clause 70 . . .

Mr. McKnight: Just a moment, Mr. Chairman, please, if I could.

There is one thing also that we keep forgetting. The railroads in 1982-83 received \$313 million, and they also received \$278 million. So they received \$550 million before the bill was passed, plus other increments. So all this about the lack of investment and the lack of ability to go to the money markets, which has been a consistent song and dance . . . I will admit, according to the financial houses, that it certainly is going to make their stocks much more favourable, but it is not going to change . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. McKnight; we are on Clause 70.

Mr. McKnight: Anyhow, they have been getting enough.

The Chairman: Shall Clause 70 carry?

Mr. McKnight: Never.

Mr. Benjamin: On a point of order. Mr. McKnight's remarks have to do with the coming into force of the transition . . .

The Chairman: We have not gotten to the coming into force yet.

Mr. Mayer: Transitional? Transitional for a year and a half.

• 1735

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, no gold-plated transitional. May I concur with Mr. McKnight, I urge all the free enterprisers in this room to phone their brokers now and buy up some Canadian Pacific Limited stock and Canadian Pacific Enterprises Limited stock first thing in the morning, because it is going to jump a few more bucks.

Clause 70 agreed to.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: We did circulate an amendment there. I just want to give notice that it will be moved at report stage to give enough preparatory time so that this bill would come into effect January the 1st, 1984 as we have been mentioning throughout the bill.

The Chairman: All right. Now, is it agreed that we revert to Clause 2?

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 2

The Chairman: Clause 2 was stood, if you recall, and we agreed to deal with Clauses 2, 34, 38 and 54. Then we have to do the schedules.

Are there any further amendments to Clause 2?

An hon. Member: Yes.

The Chairman: Do we have notice?

Mr. McKnight: No, you do not. On Clause 2, Mr. Chairman, you will recall I am sure . . . it is my *mia culpa*, and with

[Traduction]

Est-ce que l'article 70 . . .

M. McKnight: Un moment, monsieur le président, s'il vous plaît.

Il y a une chose que nous sommes en train d'oublier. Les compagnies de chemins de fer ont reçu \$313 millions en 1982-1983, et elles ont reçu \$278 millions aussi; cela fait donc \$550 millions avant l'adoption du projet de loi, et d'autres sommes. Alors, qu'est-ce que cette histoire d'une impossibilité d'emprunter . . . Cela va certainement augmenter leurs actions, mais cela ne va pas changer . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur McKnight. Nous sommes maintenant à l'article 70.

M. McKnight: En tout cas, elles ont reçu assez.

Le président: L'article 70 est-il adopté?

M. McKnight: Jamais.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. M. McKnight parle de l'entrée en vigueur . . .

Le président: Nous n'avons pas encore étudié l'entrée en vigueur.

M. Mayer: Une période de transition? Depuis un an et demi.

M. Benjamin: Monsieur le président, pas de transition plaquée or. Je suis de l'avis de M. McKnight, je dois conseiller à tous les partisans de la libre entreprise de la salle de téléphoner à leur courtier immédiatement et leur donner ordre d'acheter, demain matin, des actions de Canadien Pacifique Limitée et Entreprises Canadien Pacifique Limitée, car ces actions vont augmenter de quelques dollars.

L'article 70 est adopté.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Nous avons fait circuler un amendement. Je voulais tout simplement vous signifier qu'il sera proposé à l'étape du rapport afin de permettre une préparation suffisante de façon que le projet de loi ait force de loi le 1^{er} janvier 1984 comme on le dit partout au projet de loi.

Le président: Parfait. Retournons-nous maintenant à l'article 2?

Des voix: D'accord.

Article 2.

Le président: L'article a été réservé, si vous vous rappelez, et nous étions d'accord pour traiter des articles 2, 34, 38 et 54. Ensuite, nous devons passer aux annexes.

Y a-t-il d'autres amendements à proposer à l'article 2?

Une voix: Oui.

Le président: Nous en avons été avertis?

M. McKnight: Non, on ne vous a pas donné d'avis. À l'article 2, monsieur le président, je suis sûr que vous vous

[Text]

the consent of the committee I would like to refer to the definition of "export", Mr. Chairman, which was something that I proposed. My original proposal was that "export" means any destination outside of Canada. After considerable debate amongst the committee members and after consultation with the officials of the department, the definition of export was determined as "shipment to any destination outside of Canada by any mode of transport".

Mr. Chairman, this was brought about as members will recall because of a ruling made by the Canadian Transport Commission back in February of this year in which—and I quote Mr. Lefebvre from Reports to the Committee 123:93—he said:

Recently the CTC has ruled that "for export" meant for export to any destination outside of Canada. However, this is now challenged and is before the Federal Court of Appeal.

I think I have reiterated throughout the committee meetings when we have discussed exports the rationale for that movement. Several of my colleagues had concurred. As a matter of fact the definition was passed unanimously by all members of this committee.

At the time we felt that we were only reinforcing a ruling made by the Canadian Transport Commission. No hurt was meant to any other operation within Canada and since that time—being responsible and accepting that responsibility, though I do it with reluctance, Mr. Chairman—the definition could have some effects that we had not anticipated on the movements through the Port of Vancouver. I feel that by removing it, it could have some effects to movements through other ports. If I could, I would ask to remove the definition of export. I think there would be a subsequent amendment put forward by one of my colleagues, which, Mr. Chairman, I would not be able to support because in my mind what we did unanimously in this committee was reaffirming a quasi judicial ruling, or a judicial ruling in fact of the CTC, by supporting a motion that would define export as something different. I think it would preclude the ability of anyone to carry on with a definition of the word export through the federal courts. And for that reason, I would not be able to support any motion that was put forward changing or defining export. I would like it to remain mute in this. But with the unanimous consent, Mr. Chairman, of the committee, I would ask that I be allowed to withdraw the definition as put forward under "Export" in Clause 2 which was stood.

• 1740

The Chairman: The better way to do it would be to move that the amendment on the definition of "export" adopted on August 30, 1983, be rescinded.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if that is the best way to do it, and I, through...

[Translation]

rappellerez... Je dois battre ma coulpe, et avec l'assentiment du Comité j'aimerais parler de la définition du mot «exportation», monsieur le président, qui était quelque chose que j'avais proposé. A l'origine, j'avais proposé que par «exportation» on entende toute destination à l'extérieur du Canada. Après avoir longuement débattu de la question en comité, et après consultation avec les fonctionnaires du ministère, le mot exportation se définit comme un envoi à toute destination à l'extérieur du Canada par n'importe quel moyen de transport.

Monsieur le président, tout cela, comme les membres s'en souviendront, à cause d'une décision prise par la Commission canadienne des transports au mois de février de cette année et selon laquelle, et je cite M. Lefebvre, page 123:93 de nos délibérations:

Récemment la C.C.T. a décidé que dans «pour exportation», le mot «exportation» signifiait l'exportation à toute destination à l'extérieur du Canada. Cependant, cette décision a été contestée et se trouve maintenant devant la Cour d'appel fédérale.

Je crois avoir répété pendant tous les débats du Comité, lorsque nous avons parlé d'exportation, les raisons pour cela. Plusieurs de mes collègues sont de mon avis. À vrai dire, cette définition a été adoptée à l'unanimité par tous les membres du Comité.

A cette occasion, nous avons cru que nous ne faisons qu'approuver une décision prise par la Commission canadienne des transports. On ne voulait pas nuire à ce qui pourrait se passer à l'intérieur du Canada à d'autres niveaux, mais depuis lors—ayant un certain sens des responsabilités et acceptant mes responsabilités, quoi que je le fasse à regret, monsieur le président—la définition pourrait avoir certains résultats que nous n'avions pas prévus pour ce qui est du grain transitant par le port de Vancouver. Je pense que si on l'enlève, cela pourrait affecter les mouvements de grain transitant par d'autres ports. Si je le pouvais, je demanderais qu'on enlève la définition du mot «exportation». Je pense que l'un de mes collègues présenterait alors un amendement subséquent, que je ne pourrais pas appuyer, monsieur le président, car selon moi, ce que nous avons fait unanimement au Comité, ce fut de réaffirmer une décision quasi-judiciaire, ou judiciaire, de la CCT, en appuyant une motion qui définirait l'exportation comme quelque chose de différent. Mais je pense que cela empêcherait d'utiliser une définition du mot «exportation» devant les tribunaux fédéraux. Pour cette raison, je ne pourrais appuyer une motion visant à modifier ou à définir le mot «exportation». Je voudrais que le projet de loi soit silencieux sur cette question. Mais monsieur le président, avec le consentement unanime du Comité, je demanderai que l'on m'autorise à retirer la définition telle que présentée sous le titre «exportation» à l'article 2, qui a été réservé.

Le président: La meilleure façon de procéder serait de proposer l'abrogation de l'amendement sur la définition d'«exportation» adopté le 30 août 1983.

M. McKnight: Monsieur le président, si c'est la meilleure façon de procéder,...

[Texte]

An hon member: It was not on August 30.

Mr. McKnight: Yes, it was held over. It appears in our *Hansard* as August 30, Mr. Chairman, but it was placed in the bill as if the definition had been accepted when I moved it.

You say it is a better way of doing it, Mr. Chairman. With that, I would as I always have follow your guide and ask that immediately on line 24, page 1, the definition of "export" as approved by this committee on August 30, 1983, be rescinded.

The Chairman: Is it agreed?

Some members: Agreed.

Mr. McKnight: And it is unanimous.

The Chairman: I have notice of an amendment, so this would be the appropriate time to move it.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Consistent with the actions of my colleague, Mr. McKnight, I would propose to move that Bill C-155 be amended on page 2 by deleting line 20 and substituting the following therefor:

for export by vessel from any port in British Columbia

I think there have been certain discussions, consultations and negotiations that have been going on, and consistent with the words that have been expressed by my colleague, Mr. McKnight, I think the wording will clarify the definition of the word "movement" to remove any serious doubts or impediments that could have otherwise accrued to the Port of Vancouver. I present that motion for the committee's approval.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have a supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: You have a supplementary?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes.

Mr. Flis: Can we first discuss questions on the amendment that has been put?

The Chairman: Yes, you can question the amendment first.

Mr. Flis: I would like to get the mover's opinion, maybe legal opinion, of the definition that we rescinded and the definition that is before us now. My interpretation is that the previous definition would favour U.S. ports, whereas the present definition would favour Canadian ports. Is that correct?

• 1745

Mr. Mazankowski: In my view, this would ensure that shipments under the provisions of this bill destined for export would be compelled to move through a port in British Columbia. I mean movements west of Thunder Bay.

The Chairman: Well, yes, because that particular paragraph deals with "to a port in British Columbia" . . .

Mr. Mazankowski: That is right.

[Traduction]

Une voix: Ce n'était pas le 30 août.

M. McKnight: En effet, l'amendement a été retenu. Il apparaît dans notre fascicule du 30 août, monsieur le président, mais il a été inséré dans le projet de loi comme si la définition avait été acceptée au moment où je l'ai proposé.

Vous dites qu'il est préférable de procéder de cette façon, monsieur le président. Comme toujours je suis vos conseils et je demande immédiatement que la définition du mot «exportation» adoptée par le Comité le 30 août 1983 et apparaissant à la ligne 24 de la page 1 soit abrogée.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. McKnight: Et c'est unanime.

Le président: J'ai un avis d'amendement, ce serait donc le moment approprié pour le présenter.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pour faire suite aux initiatives de mon collègue, M. McKnight, je propose que le projet de Loi C-155 soit modifié à la page 2 par la suppression de la ligne 19 et son remplacement par ce qui suit:

pour exportation par navire;

Je pense qu'il y a eu certaines discussions, consultations et négociations, et pour faire suite aux propos de mon collègue, M. McKnight, je pense que ce libellé précisera la définition aux termes «mouvement du grain» afin d'enlever tout doute ou obstacle grave, qui aurait pu autrement affecter le port de Vancouver. Je sou mets cette motion à l'approbation du Comité.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, j'ai un amendement supplémentaire.

Le président: Vous avez un amendement supplémentaire?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui.

M. Flis: Pouvons-nous d'abord discuter de l'amendement qui a été présenté?

Le président: Oui, vous pouvez d'abord poser des questions sur l'amendement.

M. Flis: Je voudrais l'opinion du proposeur, peut-être une opinion juridique, sur la définition que nous avons abrogée et la définition que nous avons maintenant devant nous. Mon interprétation, c'est que la définition précédente aurait favorisé des ports américains, alors que la définition présente favoriserait des ports canadiens. N'est-ce pas?

M. Mazankowski: Selon moi, on s'assure ainsi que les envois destinés à l'exportation en vertu des dispositions de ce projet de loi transitent obligatoirement par un port de la Colombie-Britannique. Je parle des mouvements du grain au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay.

Le président: Eh bien, oui, car ce paragraphe mentionne «d'un port de la Colombie-Britannique» . . .

M. Mazankowski: En effet.

[Text]

The Chairman:—so it has to be west.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask a question?

The Chairman: Surely.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I wonder if I could ask Mr. Kroeger, or maybe Mr. Farquhar, a question concerning the problem that Mr. McKnight's original motion was to deal with.

We have representation from a number of malting companies that they were unable to have their product trans-shipped from the Port of Vancouver, that they were having to pay very expensive demurrage charges because their product would be shipped, the railways would have it, there would be no place at the Port of Vancouver to move it. In order to move their product, they found it was necessary to then take the product from Vancouver down to Seattle for trans-shipment. That was a situation that was described to us.

If in fact this amendment by Mr. Mazankowski passes, the effect of it is to mean that there will now be no competition at all between the Port of Vancouver and Seattle, and that for those prairie producers who manufacture or produce relatively small amounts of crops they will have no alternative but to go through the Port of Vancouver, and if the port chooses not to provide them any kind of priority they will then have no alternative. Would that be the effect of Mr. Mazankowski's amendment?

Mr. Kroeger: I think it is clear that the amendment would require use of the Port of Vancouver if the shipment were to qualify for the new statutory rate. In so far as the possible consequences of the amendment are concerned, I think it probably depends not so much on the treatment by the Port of Vancouver as on the frequency with which container ships would be calling at the Port of Vancouver and able to pick up the containers of malt.

The argument made by the Port of Vancouver I think is *inter alia*, that their ability to attract a regular flow of container ships *in pari* would be affected by whether the containers of malt had to pass through Vancouver or Seattle. So whether one can really hope for such a happy outcome, that the guarantee that the containers have to go through Vancouver in turn improves the shipping service, I really could not say; but presumably there would be some such effect.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In effect the impact of the amendment is that there ceases to be any kind of possibility of competition between ports on the west coast for this traffic.

Mr. Kroeger: As between ports in Canada and ports in the United States, yes, that is correct.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I would like to move a subamendment. I think we have had the discussion on the motion as amended.

The Chairman: Sure, go ahead.

[Translation]

Le président: ... il faut donc que ce soit à l'Ouest.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser une question?

Le président: Bien sûr.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser, à M. Kroeger ou peut-être à M. Farquhar, une question sur le problème que la motion originale de M. McKnight visait à régler?

Nous avons reçu des représentations d'un certain nombre de malteries parce qu'elles étaient dans l'impossibilité de faire transiter leurs produits par le port de Vancouver, elles devaient payer des frais de surestaries élevés parce que leurs produits devraient être envoyés par bateau, leurs produits étaient dans les wagons du chemin de fer, et il n'y avait pas de place au port de Vancouver pour les charger sur les bateaux. Afin de pouvoir livrer leurs produits, elles ont dû les transporter de Vancouver à Seattle pour pouvoir les envoyer par bateau. C'est une situation qu'on nous a décrite.

Si, en fait, l'amendement de M. Mazankowski est adopté, cela signifierait qu'il n'y aura aucune concurrence entre le port de Vancouver et celui de Seattle, et que les petits producteurs des Prairies ayant des récoltes relativement petites n'auront pas d'autre choix que de passer par le port de Vancouver. Si le port ne leur accorde aucune priorité, ils n'auront pas d'autre option. Serait-ce là l'effet de l'amendement de M. Mazankowski?

M. Kroeger: À mon avis, il est clair que, pour être admissible au nouveau taux statutaire, la livraison devra se faire par le port de Vancouver. Quant aux conséquences possibles de cet amendement, je pense que cela dépend davantage de la fréquence avec laquelle les navires de conteneurs se rendront au port de Vancouver et pourront embarquer les conteneurs de malt plutôt que de la façon dont ils seront traités par le port de Vancouver.

L'argument présenté par le port de Vancouver est, je pense, qu'entre autres leur capacité d'attirer un flux régulier de navires conteneurs sur un pied d'égalité dépendrait du fait que les conteneurs de malt passent par Vancouver ou par Seattle. Quant à savoir si on peut vraiment espérer un dénouement aussi heureux, à savoir que la garantie que les conteneurs devront transiter par Vancouver améliorera à son tour le service de livraison, je ne pourrais vraiment pas le dire; mais on peut présumer que cela aura un effet en ce sens.

M. Reid (Kenora—Rainy River): En fait, l'effet de cet amendement est qu'il met fin à toute possibilité de concurrence entre les ports de la côte ouest pour ce genre de trafic.

M. Kroeger: Oui, en effet, c'est exact pour ce qui est de la concurrence entre les ports canadiens et les ports américains.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, j'aimerais proposer un sous-amendement. Je pense que nous avons discuté de la motion telle qu'amendée.

Le président: Bien sûr, allez-y.

[*Texte*]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would move that the amendment by Mr. Mazankowski be amended by deleting the words “by vessel” from the amendment. The effect of this would be to put the clause back into its original pristine state before Mr. McKnight moves his motion. I think the arguments are well known in the committee, Mr. Chairman, and I will not belabour the point any more.

• 1750

Mr. McKnight: Could it be read again, Mr. Chairman?

The Chairman: It is deleting the words . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So the clause would read “for export from any port in British Columbia”. If you take a look at the original, I think it was “to a port in British Columbia for export” so in effect it is the same thing. The words are not in the same order, but it returns us to where we started from. We admit defeat.

The Chairman: I have Mr. Benjamin, and then Mr. Huntington.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, under all the provisions of this bill, or any other legislation that is already in force, can the Governor in Council make any exceptions to Mr. Mazankowski's amendment? I do not mean Mr. Reid's subamendment. In other words, let us say half a dozen containers of barley malt or sunflower oil or meal . . . No ship is going to come into Vancouver just to pick up six containers so in order to get the benefit of a container movement those six containers on a shipload of several hundred or a few thousand containers would have to be taken to a vessel at Seattle.

Do you read anything in this bill, and in conjunction with any other legislation, that could allow the Governor in Council to make these minor exceptions?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, under this bill, Clause 58, the Governor in Council can only do the things that the bill empowers him to do, and I am not aware of any power provided by this bill that would allow exceptions to the definition of “export”.

Mr. Benjamin: Could a maltster or sunflower seed oil or meal processor ship six containers of the product, to use the figure out of my head, to a consignee who is the purchaser of the product, let us say, in Tokyo, but it is consigned to them in Vancouver for furtherance to Tokyo? Could they under this amendment take delivery of those six containers in or near the vicinity of the Port of Vancouver, put them on a couple of trucks, take them down to Seattle and put them on a ship and still retain the benefit of the statutory rate provisions?

Mr. Kroeger: No, sir.

Mr. Benjamin: They could not? So even though it is the purchaser and it is for export and it is exported, it still would have to go through Vancouver?

[*Traduction*]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je propose que l'on modifie l'amendement de M. Mazankowski en abrogeant les mots «par navire». Cela aurait comme effet de redonner à l'article le libellé original qu'il avait avant que M. McKnight fasse sa proposition. Monsieur le président, je pense que les arguments sont très bien connus du Comité, et je n'insisterai pas sur ce point.

M. McKnight: Pourrait-on relire l'amendement, monsieur le président?

Le président: Il s'agit d'abrégier les mots . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Alors l'article se lirait comme suit: «d'un port de la Colombie-Britannique, pour exportation». C'est donc la même chose. Les mots sont dans un ordre différent, mais nous revenons au même point qu'auparavant. Nous admettons la défaite.

Le président: J'ai les noms de M. Benjamin et de M. Huntington.

M. Benjamin: Monsieur le président, en vertu des dispositions de ce projet de loi ou de toute autre loi déjà en vigueur, le gouverneur en conseil peut-il faire exception à l'amendement de M. Mazankowski? Je ne parle pas du sous-amendement de M. Reid. Autrement dit, supposons qu'une demi douzaine de conteneurs de malt, d'orge ou d'huile de tournesol ou de farine . . . Aucun navire ne se rendra à Vancouver pour ramasser ces conteneurs, donc pour profiter du mouvement des conteneurs, ces conteneurs devront être chargés sur un navire qui en contient plusieurs centaines ou quelques milliers, ils devront donc être transportés vers Seattle.

Voyez-vous quoi que ce soit dans ce projet de loi et conjointement avec toute autre mesure législative, qui pourrait permettre au gouverneur en conseil de permettre ces exceptions mineures?

M. Kroeger: Monsieur le président, en vertu de ce projet de loi, de l'article 58, le gouverneur en conseil peut simplement faire ce que le bill l'autorise à faire, et je ne suis au courant d'aucun pouvoir octroyé par ce projet de loi qui lui permettrait de faire exception à la définition «d'exportation».

M. Benjamin: Est-ce qu'un maltster ou un producteur de farine ou d'huile de graine de tournesol pourrait livrer six conteneurs de son produit, pour utiliser le même chiffre, à un cosignataire qui est l'acheteur du produit, à Tokyo, disons, mais qui les consigne à Vancouver pour qu'ils soient transportés à Tokyo? En vertu de cet amendement pourrait-il prendre livraison de ces six conteneurs au port de Vancouver ou dans les environs, les charger sur des camions et les transporter à Seattle afin de les embarquer sur un navire tout en profitant des subsides en vertu des dispositions sur les taux statutaires?

M. Kroeger: Non, monsieur.

M. Benjamin: Ils ne pourraient pas? Donc, même si c'est l'acheteur et que c'est pour exportation, et que le produit est exporté, il faut toujours qu'il transite par le port de Vancouver?

[Text]

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Okay. Thank you.

Mr. Huntington: Thank you very much Mr. Chairman, and may I thank Mr. McKnight for the consideration and the anguish he has gone through in the consideration of withdrawing the definition of "export".

I think most members of the committee know that without protection for the container movement outbound for the Port of Vancouver there is at risk an accumulation of container business and the arrival of container ships in the Port of Vancouver. They have been coming up there because malts and other special grains have been available in container lots for export. What we are doing is threatening, in the words of a wide representation that has been here in the last two days from the Port of Vancouver, the survival of container ships calling at the Port of Vancouver.

• 1755

I do not want to be party to an overstatement of it, but I do want believe that if there was a loophole whereby grain carried to the Port of Vancouver for export could flow through the Ports of Seattle and Tacoma, grain carried at considerable cost to the tax payers of Canada on a subsidized basis. The container movement, the outbound container movement, has the potential of falling off and arrivals of container ships to the Port of Vancouver are threatened. The experts from labour, The Grain Workers' Union, The International Longshoremen's and Warehousemen's Union, Empire Shipping Company and the Port of Vancouver all that the statement is correct and that there is a very real threat if an amendment such as proposed by Mr. Mazankowski is not passed by this committee.

As a member of Parliament from Vancouver, I would urge the committee to give the amendment as submitted by Mr. Mazankowski very favourable favourable consideration and pass it. Without doubt this is a matter of high anxiety in the Port of Vancouver today.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Althouse did you still want to . . . I forgot about you did I not?

Mr. Althouse: No. We have gone beyond it, but there was and still is the question of what this does to some of the small malting barley processors in western Canada. The Biggar malt case, in particular, is what we are dealing with here. A company found a relatively small fringe market to break into with its product, but in the process of finding that market did not have a way of connecting with it through Canadian ports and was forced on occasion to use shipping connections only possible through Seattle. That is the trade-off we are making here.

We have heard from two or three different malting companies, during the course of these hearings, which are now exporting malt. I think we should be aware that by giving this protection to the British Columbia ports, which is a good thing, we are doing it at the expense of some farmers and some

[Translation]

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Très bien. Merci.

M. Huntington: Merci, monsieur le président, et je remercie M. McKnight pour le trouble et l'angoisse qu'il a ressentis à l'idée du retrait de la définition «d'exportation».

Je pense que la plupart des membres du Comité savent que, s'il n'y a pas de protection pour le mouvement de conteneurs à partir du port de Vancouver cela peut provoquer une accumulation des conteneurs et mettre en danger l'arrivée de navires pour le transport de conteneurs au port de Vancouver. Sept navires se sont rendus là-bas parce qu'il y avait des lots de conteneurs de malt et d'autres grains spéciaux disponibles pour l'exportation. Ce que nous faisons en fait, c'est que nous menaçons, selon les propos de la large délégation du port de Vancouver, qui a comparu devant nous au cours des deux derniers jours, l'existence du transport de conteneurs du port de Vancouver.

Je ne veux pas joindre ma voix avec ceux qui exagèrent le problème, mais je crois que s'il y a une lacune faisant en sorte que le grain transporté vers le port de Vancouver pour exportation pourrait l'être par les ports de Seattle et de Tacoma, à l'aide de subsides et à un coût considérable pour les contribuables canadiens, alors il est possible que cela provoque une chute des mouvements de conteneurs au départ et à l'arrivée de Vancouver. Les experts du ministère du Travail, la *Grain Workers' Union*, la *International Longshoremen's and Warehousemen's Union*, la *Empire Shipping Company* et le port de Vancouver nous ont tous dit que ce serait le cas et qu'il y a un réel danger si ce Comité n'adopte pas un amendement comme celui proposé par M. Mazankowski.

En tant que député de Vancouver, je presse les membres du Comité de considérer d'un oeil très favorable l'amendement proposé par M. Mazankowski et de l'adopter. Il va sans dire que cette question cause beaucoup d'anxiété au port de Vancouver aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Althouse, voulez-vous toujours—je vous ai oublié, n'est-ce pas?

M. Althouse: Non. Nous l'avons passé, mais il y avait et il y a toujours la question de l'effet de cet amendement sur les petits producteurs de malt d'orge de l'Ouest du Canada. Ce dont il s'agit ici en particulier, c'est le cas du malt de Biggar. Une compagnie a trouvé un marché marginal pour son produit, mais elle n'avait aucun moyen de livrer son produit par les ports canadiens et a été obligée à l'occasion d'utiliser des navires partant de Seattle, qui était la seule connexion possible. Voilà l'échange que nous faisons.

Au cours de ces audiences, nous avons entendu les représentants de deux ou trois malteries, qui exportent présentement. Je pense que nous devrions être conscients qu'en accordant cette protection aux ports de la Colombie-Britannique, ce qui est une bonne chose, nous le faisons aux dépens de certains fermiers et de certaines personnes, qui travaillent dans ces

[*Texte*]

people who work in malting plants, and we are doing it probably at the expense of some exports of malt.

Mr. Bockstael: A question on the subamendment.

The Chairman: Put the question now on the subamendment. All those in favour of deleting . . .

Mr. Benjamin: Could I ask Mr. Lefebvre what the subamendment does in relation to the original wording when the original wording says "to a port in British Columbia for export" and the subamendment says "for export from any port in British Columbia"? Does that mean barley malt or sunflower meal in containers could still go through Seattle and still have the benefits of the statutory provisions?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think if we drop the words "by vessel", we should drop the whole amendment because the last few words do not add anything to . . . if the commodity is moved to a port "for export", of course it will be exported from that port because it moved to that port first.

The Chairman: The question is . . .

Mr. Benjamin: The point at issue here though is does the original wording of the clause at line 20 and the wording as proposed by Mr. Reid make any difference? In other words . . .

Mr. D. Lefebvre: No. No, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: It makes no difference.

Mr. D. Lefebvre: No.

Mr. Benjamin: Then, in other words, would Mr. Mazankowski's amendment with the words "by vessel" in it make any difference?

• 1800

Mr. D. Lefebvre: Yes, it does.

Mr. Benjamin: You could not ship barley malt through Seattle?

Mr. D. Lefebvre: You could not.

The Chairman: And get the Crow rate for it.

Mr. Benjamin: And get the Crow rate or the statutory rate.

The Chairman: The Crow benefit. The statutory rate . . .

Mr. Benjamin: We support the principle that any transportation subsidies from taxpayers should benefit the Canadian transportation system whether it is ports, seaway, railways or whatever. We support that principle . . .

The Chairman: All right. You will have a chance to vote for it.

Mr. Benjamin: —and we will support Mr. Mazankowski's amendment; but it is incumbent on the Port of Vancouver, who want to be independent and autonomous, that when Seattle

[*Traduction*]

malties, et nous le faisons probablement aux dépens de certaines exportations de malt.

M. Bockstael: Une question sur le sous-amendement.

Le président: Je vais maintenant mettre le sous-amendement aux voix. Tous en faveur de son retranchement . . .

M. Benjamin: Puis-je demander à M. Lefebvre quel est l'effet du sous-amendement par rapport au libellé original, alors que celui-ci disait: «à un port de la Colombie-Britannique pour exportation» et que le sous-amendement dit: «pour l'exportation, d'un port de la Colombie-Britannique»? Cela signifie-t-il que les conteneurs de malt d'orge ou de farine de tournesol pourraient toujours être livrés par Seattle tout en ayant droit aux prestations en vertu des dispositions statutaires.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je pense que si nous enlevons les mots «par navire» nous devrions retrancher tout l'amendement, car les derniers mots n'ajoutent rien du tout—si le produit est transporté à un port «pour exportation», il est sûr qu'il sera exporté à partir de ce port puisqu'il y a été transporté d'abord.

Le président: La question est . . .

M. Benjamin: La question est de savoir si le libellé original à la ligne 19 et le libellé proposé par M. Reid sont différents? Autrement dit . . .

M. D. Lefebvre: Non, non, monsieur le président.

M. Benjamin: Cela ne fait aucune différence.

M. D. Lefebvre: Non.

M. Benjamin: Alors est-ce que l'amendement de M. Mazankowski contenant les termes «par navire» fait une différence?

M. D. Lefebvre: Oui, c'est le cas.

M. Benjamin: Vous ne pourriez pas livrer de malt d'orge par le port de Seattle?

M. D. Lefebvre: Vous ne le pourriez pas.

Le président: En obtenant le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Benjamin: En obtenant le tarif du Nid-de-Corbeau ou le tarif statutaire.

Le président: Le subside du Nid-de-Corbeau. Le tarif statutaire . . .

M. Benjamin: Nous appuyons le principe que tout subside de transport payé par les contribuables devrait avantager le système canadien de transport, que ce soit les ports, les voies maritimes, les chemins de fer ou autres. Nous appuyons ce principe . . .

Le président: Très bien. Vous aurez la chance de voter pour ce principe.

M. Benjamin: . . . et nous appuierons l'amendement de M. Mazankowski; mais c'est la responsabilité du port de Vancouver, qui désire être indépendant et autonome, de faire quelque

[Text]

starts cutting their throats they had better do something about helping these shippers from the prairies. This bill is supposed to increase processing and manufacturing on the prairies.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If you vote for Mazankowski's amendment you are guaranteeing they will not have to do it because it gives them a lock on it. There is no competitive factor any more. It all goes. Let us be very clear about what we are doing.

The Chairman: Order.

The question is on Mr. Reid's subamendment to delete the words "by vessel" from the amendment proposed by Mr. Mazankowski.

Subamendment negated.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, strictly from a drafting point of view, since it does not read too well to say "to move some grain to a port in British Columbia for export by vessel from any port in British Columbia", one way, again for drafting purposes, that I think would fit better would be to keep Mr. McKnight's idea of a definition of export. The only two places where the word "export" is used are in respect of Churchill and ports in British Columbia.

The definition of export could read as follows:

"export" means shipment by a vessel within the meaning of the Canada Shipping Act to any destination outside of Canada;

I believe it accomplishes exactly the same intent. It is more precise. It does add exports from Churchill, but I do not think there is any question that . . .

The Chairman: Could I have your wording?

If Mr. Mazankowski is satisfied with that and the committee gives unanimous consent for him to withdraw his amendment and move a new one . . .

An hon. Member: Let us mull over it during supper.

The Chairman: That might not be a bad suggestion. I was just going to ask the committee if they want to finish the other three clauses and the two schedules now, or do you want to break for dinner?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Let us complete it.

The Chairman: Your appetite would be better if we complete it?

An hon. Member: Let us go on.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the advice of the legal counsel, and to the extent that it does not change the intent of the amendment that I have proposed, I would ask the committee to allow me to withdraw my first proposed amendment and perhaps I could then move a corrected version based upon the wording as provided by Mr. Lefebvre.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Translation]

chose pour protéger ces expéditeurs des Prairies, lorsque Seattle commencera à leur couper la gorge. Ce projet de loi est censé accroître la transformation et la fabrication dans les Prairies.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si vous adoptez l'amendement de M. Mazankowski, vous êtes sûr qu'ils ne le feront pas, car vous leur accordez la mainmise sur ce commerce. Il n'y aura plus aucun élément de concurrence. Tout cela s'enchaîne. Il faut voir clairement ce que nous faisons.

Le président: À l'ordre.

Je mets aux voix le sous-amendement de M. Reid visant à retrancher les mots «par navire» de l'amendement proposé par M. Mazankowski,

Sous-amendement rejeté.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, d'un strict point de vue de la rédaction, comme ce n'est pas très élégant de dire «transporter des grains à un port de la Colombie-Britannique pour exportation par navire d'un port de la Colombie-Britannique», encore une fois, pour fins de rédaction, une meilleure façon de le dire serait de conserver la définition de l'exportation de M. McKnight. Les deux seuls endroits où le mot «exportation» est utilisé, c'est pour Churchill et les ports de la Colombie-Britannique.

La définition d'exportation pourrait se lire comme suit:

«exportation» signifie l'envoi par navire au sens de la Loi sur la marine marchande du Canada vers une destination à l'extérieur du Canada;

Je pense que l'on atteint exactement le même but. C'est plus précis. On ajoute les exportations à partir de Churchill, mais je ne pense pas qu'il y ait de doute que . . .

Le président: Puis-je avoir votre libellé?

Si cela satisfait M. Mazankowski et que le Comité donne son consentement unanime pour qu'il retire son amendement et propose un nouvel . . .

Une voix: Réfléchissons-y pendant l'heure du dîner.

Le président: Ce n'est pas une mauvaise idée. J'allais justement demander au Comité s'il désire en terminer maintenant avec les trois autres articles et les deux annexes, ou si vous voulez que l'on s'arrête pour dîner?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Terminons-en.

Le président: Vous seriez plus en appétit si nous en terminions?

Une voix: Continuons.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sur l'avis du conseiller juridique et dans la mesure où cela ne modifie pas l'esprit de l'amendement que j'ai proposé, je demande au comité de me permettre de retirer mon premier amendement pour peut-être présenter alors une version corrigée basée sur le libellé fourni par M. Lefebvre.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord,

[*Texte*]

Amendment withdrawn.

The Chairman: Proceed.

Mr. Mazankowski: I think I have the wording here . . . I am not sure where we are putting that.

Mr. D. Lefebvre: It is just replacing the definition of export that was there before.

The Chairman: That the definition for export that was deleted be replaced by . . .

• 1805

Mr. Mazankowski:

“export” means shipment by a vessel within the meaning of the Canada Shipping Act, to any destination outside of Canada.

The Chairman: Right. It is moved by Mr. Mazankowski that a new definition for “export” be inserted. After line 24, I guess, would be the appropriate place.

Mr. Bockstael: I would think so.

The Chairman: After line 24:

“export” means shipment by a vessel, within the meaning of the Canada Shipping Act, to any destination outside of Canada.

Amendment agreed to.

The Chairman: Just before we adjourn, could I do one other thing. We need another corrigendum.

In Clause 10 there was a mistake in the *Minutes of Proceedings* for Issue No.126 on page 7. It should read:

by adding the letter “(a)” after the word “appoint” and the words “a person as his representative” in line 1, page 6, and by adding a new paragraph (b) thereto:

(b) a person who, in his opinion, represents the producers of crops in the Western Division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit is not required, to attend all or any meetings of the committee as observers.

Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. The committee is adjourned until 7:30 p.m.

[*Traduction*]

Amendement retiré.

Le président: Allez-y.

M. Mazankowski: Je pense que j'ai le libellé ici . . . Je ne suis pas sûr où il va.

M. D. Lefebvre: Il ne fait que remplacer la définition d'exportation qui était là auparavant.

Le président: Que la définition d'exportation qui a été retranchée soit remplacée par . . .

M. Mazankowski:

«exportation» signifie le transport par navire, tel que défini dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à une destination à l'extérieur du Canada.

Le président: Très bien. M. Mazankowski propose l'insertion d'une nouvelle définition du mot «exportation». Il faudrait l'insérer, je suppose, après la ligne 23.

M. Bockstael: Il me semble que oui.

Le président: Après la ligne 23:

«exportation» signifie le transport par navire, tel que défini dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à une destination à l'extérieur du Canada.

L'amendement est adopté.

Le président: Avant de lever la séance, il y a quelque chose que je voudrais faire. Il y a encore une rectification à apporter.

A la page 7 du fascicule 126, il y a une erreur dans l'amendement à l'article 10. Je vous lis la version correcte:

par l'insertion, après le mot «peut» à la ligne 1, à la page 6, et des mots «nommer un représentant» et par l'adjonction d'un nouvel alinéa:

b) nommer une personne qui, à son avis, représente les producteurs de céréales de la division de l'Ouest, dont l'expédition ne nécessite pas un livret de permis, de la Commission canadienne du blé, pour assister aux réunions du Comité à titre d'observateur.

Adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Merci. La séance est levée jusqu'à 19h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain
Transportation.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général;

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire
et transport des céréales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 143

Wednesday, September 21, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 143

Le mercredi 21 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

REPORT TO THE HOUSE

Monday, September 26, 1983

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SEVENTEENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, June 22, 1983, your Committee has considered Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Add immediately after the word "Commission", in line 11, on page 1, the following words:

"and include the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission as established under paragraph 24(1)(a) of the *National Transportation Act* and the Commissioners, if any, assigned to the Canadian Transport Commission's office located in the City of Saskatoon;

Add a definition of "export", after line 24, on page 1:

"“export” means shipment by a vessel, within the meaning of the *Canada Shipping Act*, to any destination outside of Canada.”

Add immediately after the word "rail", in line 42, on page 2, the following words:

“, as designated by Governor in Council, individually or by class.”

In the English version only, strike out line 1, on page 3, and substitute the following therefor:

“ant to the *Crow's Nest Pass Act* or General”

Clause 3

Strike out lines 11 to 39, on page 3, and lines 1 to 17, on page 4, and substitute the following therefor:

“(c) the Administrator;

(d) four members who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board permit book, and who, in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers, one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan and one representing the producers of Alberta, and who, at the time of their election, and for the duration of their service as members of the Committee are not nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage, processing or transportation of grain; and

(e) not more than eleven other members to be appointed by the Minister on the advice of the following organizations to be represented as follows:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le lundi 26 septembre 1983

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DIX-SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 22 juin 1983, votre Comité a étudié le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Ajouter à la suite du mot «transports», à la ligne 15, à la page 1, les mots suivants:

«dont son Comité des transports par chemin de fer, constitué en vertu de l'alinéa 24(1)a) de la *Loi nationale sur les transports*, et les commissaires affectés le cas échéant au bureau de la Commission canadienne des transports à Saskatoon.»

Ajouter immédiatement après la ligne 23, à la page 1, la définition suivante:

««exportation» Expédition par bâtiment, au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, vers toute destination à l'étranger.»

Ajouter à la suite du mot «organisme» à la ligne 36, à la page 2, les mots suivants:

«désigné individuellement ou par catégorie par le gouverneur en conseil et»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 1, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«ant to the *Crow's Nest Pass Act* or General»

Article 3

Retrancher les lignes 9 à 37 inclusivement, à la page 3, et les lignes 1 à 24 inclusivement, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«(c) de l'administrateur;

d) de quatre membres qui sont des producteurs de grain actifs, titulaires d'un livret de permis de la Commission canadienne du blé et qui, de l'avis du ministre, ont dûment été élus représentants des producteurs de grain: à savoir un représentant des producteurs du Manitoba, deux représentants des producteurs de la Saskatchewan et un représentant des producteurs de l'Alberta et qui, lors de leur élection et comme pendant la durée de leur mandat au sein du Comité, ne sont ni nominataires, dirigeants, administrateurs, mandataires ou représentants d'une société, commission ou coopérative dont les activités consistent en l'achat, la vente, l'entreposage ou la transformation du grain; et

e) d'au plus onze membres supplémentaires nommés par le ministre, sur recommandation des groupements suivants qu'ils représentent, à savoir:

ro(i) three members, representing the following organizations in Canada: one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers Limited and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees, as prescribed by regulations made by the Governor in Council,

(ii) one member representing primary elevator licensees (other than those referred to in subparagraph (e)(ro)) or who are represented by an organization referred to in subparagraph (e)(ro)) and grain dealer licensees,

(iii) one member representing the Canadian National Railway Company,

(iv) one member representing Canadian Pacific Limited,

ro(v) one member representing carriers of grain on the Great Lakes,

(vi) one member representing process elevator licensees in the Western Division,

(vii) one member representing the Canadian trucking industry, and

(viii) one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing recognized feed grain users associations based in Manitoba, Saskatchewan or Alberta."

Clause 4

Strike out lines 18 to 39, on page 4, and substitute the following therefor:

"4. (1) Where a member of the Committee appointed by the Minister pursuant to paragraph 3(e) is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

(2) Where a member of the Committee elected pursuant to paragraph 3(d) is unable to perform his duties, the Minister shall

(a) if the remainder of the term exceeds one year, call an election of grain producers in the area represented by that member to fill the vacancy for the remainder of the term; or

(b) if the remainder of the term is less than one year, appoint a person to act in place of that member for the remainder of the term."

Clause 5

Strike out line 12, on page 5, and substitute the following therefor:

"paragraph 3(d)."

Clause 6

Strike out lines 13 to 17, on page 5, and substitute the following therefor:

(i) trois membres représentant les groupements suivants au Canada: un représentant de la «*Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*», un représentant de la «*United Grain Growers Limited*» et un représentant des deux plus importants titulaires privés de permis d'exploitation d'élevateurs primaires, déterminés par règlement du gouverneur en conseil,

(ii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs primaires autres que ceux visés au sous-alinéa 3e)(i) ou qui sont représentés par un groupement visé au sous alinéa 3e)(i), ainsi que les titulaires de licences de négociant en grain,

(iii) un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

(iv) un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée,

(v) un membre représentant les transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs,

(vi) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs de transformation de la division de l'Ouest,

(vii) un membre représentant l'industrie canadienne du transport routier, et

(viii) un membre représentant l'Office canadien des provendes, et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grains de provende, établies au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta."

Article 4

Retrancher les lignes 25 à 40, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«4. (1) En cas d'empêchement d'un membre nommé par le ministre conformément à l'alinéa 3e), le ministre peut nommer un suppléant pour le reste du mandat.

(2) En cas d'empêchement d'un membre élu conformément à l'alinéa 3d), le ministre:

a) ordonne la tenue d'une élection par les producteurs de grain de la région représentée par ce membre afin de le suppléer pour le temps qui reste à courir, si celui-ci est supérieur à une année;

b) nomme un suppléant pour le temps qui reste à courir, si celui-ci est inférieur à une année.»

Article 5

Retrancher la ligne 10, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«vertu de l'alinéa 3d).»

Article 6

Retrancher les lignes 11 à 13, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

“6. (1) A member of the Committee elected pursuant to paragraph 3(d) holds office for a term not exceeding four years.

(2) A member of the Committee appointed by the Minister pursuant to paragraph 3(e) holds office for a term not exceeding three years and is eligible for re-appointment, for not more than one further three year term.”

Clause 8

Strike out lines 22 to 26, on page 5, and substitute the following therefor:

“8. (1) The members of the Committee referred to in paragraph 3(d) and the Chairman and the Secretary of the Committee shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister.”

Strike out lines 27 to 29, on page 5, and substitute the following therefor:

“(2) The Members of the Committee referred to in paragraph 3(d) shall be paid reasonable”

Clause 9

Add after the word “member”, in line 37, on page 5, the following thereto:

“, as a non-voting observer.”

Clause 10

Strike out the word “thirty”, in line 45, on page 5, and substitute the following therefor:

“ten”

Add the letter “(a)”, after the word “appoint” and the words “a person as his representative”, in line 1, on page 6, and add a new paragraph (b) thereto:

“(b) a person who in his opinion represents the producers of crops in the Western Division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit is not required

to attend all or any meetings of the committee as observers.”

Clause 12

Strike out the letter “(a)” in line 9, on page 6.

Strike out the word “and” after the words “handling system”, in line 21, on page 6, and add the following thereto:

“for the purpose of maximizing returns to producers and”

Strike out the letter (b) and lines 24 to 27, on page 6, and substitute the following therefor:

“and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the Committee.”

Clause 13

Strike out the word “may” in line 28, on page 6, and substitute the following therefor:

“shall”

Strike out the word “seven”, in line 32, on page 6, and substitute the following therefor:

“four”

«6. (1) La durée du mandat des membres élus conformément à l'alinéa 3d) est d'au plus quatre ans.

(2) La durée du mandat des membres nommés par le ministre conformément à l'alinéa 3e) est d'au plus trois ans; ce mandat est renouvelable une seule fois.»

Article 8

Retrancher les lignes 16 à 18, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«8. (1) Il est payé aux membres visés à l'alinéa 3d), au président et au secrétaire du Comité une indemnité journalière fixée par le Ministre.»

Retrancher les lignes 19 et 20, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Il est payé aux membres visés à l'alinéa 3d)»

Article 9

Ajouter après le mot «effet» à la ligne 27, à la page 5, ce qui suit:

«à titre d'observateur sans droit de vote.»

Article 10

Retrancher le mot «trente» à la ligne 34, à la page 5, et le remplacer par ce qui suit:

«dix»

Insérer la lettre «a)» après le mot «peut» à la ligne 1, à la page 6, et ajouter ce qui suit:

«b) nommer une personne qui, à son avis, représente les producteurs de céréales de la division de l'Ouest dont l'expédition ne nécessite pas de livret de permis de la Commission canadienne du blé

pour assister aux réunions à titre d'observateur.»

Article 12

Retrancher la lettre «a)» à la ligne 8, à la page 6.

Ajouter après les mots «manutention du grain», au sous-alinéa 12a)(ii), aux lignes 19 et 20, à la page 6, ce qui suit:

«afin de maximiser les bénéfices des producteurs,»

Retrancher les lignes 23 à 26, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«il doit en outre à chaque année, rendre public au moins quatre rapports sur les travaux du Comité»

Article 13

Retrancher les mots «peut nommer» aux lignes 27 et 28, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«nomme»

Retrancher le mot «sept» à la ligne 29, à la page 6, et le remplacer par ce qui suit:

«quatre»

Strike out line 37, on page 6, and substitute the following therefor:

“deemed to be an agency of the Government of Canada.”

Clause 15

Strike out lines 4 to 10, on page 7, and substitute the following therefor:

“15. Such officers and employees as in the opinion of the Minister are necessary to assist the Administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be appointed in accordance with the *Public Service Employment Act*.”

Clause 17

Add after the word “capacity”, in line 24, on page 7, the following thereto:

“, reliability”

Strike out lines 32 to 35, on page 7, and renumber the subsequent paragraphs accordingly:

Strike out lines 36 to 40, on page 7.

Strike out lines 41 to 45, on page 7.

Add after the word “efficient” in line 3, on page 8, the following thereto:

“and reliable”

Add after the word “grain”, in line 3, on page 8, the following thereto:

“for the purpose of maximizing returns to producers.”

Add a new subclause (2), after line 3, on page 8, and renumber the subsequent subclause accordingly:

“(2) The Administrator shall exercise his powers in such manner as to facilitate the movement of grain and to ensure that the grain transportation system is efficient, reliable and effective with the objective of maximizing returns to the producers.”

Strike out the words “or review” in line 6, on page 8.

Add a new subclause (4), after line 7, on page 8.

“(4) The Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where, in his opinion, such agreements would be in the best interests of the grain producers.”

Clause 18

Add after the word “tonnage,” in line 22, on page 8, the following thereto:

“and on any other basis to be found reasonable,”

Add after the word “report” in line 46, on page 8, the following thereto:

“twice each year”

Add after the words “Section 21;”, in line 4, on page 9, the following thereto:

Retrancher les lignes 33 et 34, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«(3) L'administrateur est, à toutes fins utiles, réputé être un organisme fédéral.»

Article 15

Retrancher les lignes 1 à 5, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«15. Le personnel que le ministre estime nécessaire pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions que lui confère la présente loi, est nommé conformément à la *Loi sur l'emploi dans la Fonction publique*.»

Article 17

Ajouter après le mot «capacité», à la ligne 17, à la page 7, ce qui suit:

«, la fiabilité»

Retrancher les lignes 26 à 29, à la page 7, et renuméroter les désignations littérales qui en découlent.

Retrancher les lignes 30 à 34, à la page 7.

Retrancher les lignes 35 à 38, à la page 7.

Ajouter après le mot «efficaces», à la ligne 2, à la page 8, ce qui suit:

«et plus fiables»

Ajouter après le mot «fiables», à la ligne 2, à la page 8, ce qui suit:

«, en vue de maximiser les bénéfices des producteurs.»

Ajouter un nouveau paragraphe (2) après la ligne 2, à la page 8, et renuméroter les paragraphes subséquents en conséquence:

«(2) L'administrateur exerce ses pouvoirs de façon à faciliter les mouvements du grain et à faire en sorte que le système de transport du grain soit efficient, fiable et efficace, en vue de la maximilisation des bénéfices des producteurs.»

Retrancher les mots «ou examens» à la ligne 5, à la page 8.

Ajouter après la ligne 6, à la page 8, le nouveau paragraphe 17(4):

«(4) L'administrateur peut conclure, pour le compte du ministre, des accords pour le mouvement du grain par transport routier s'il les estime conformes aux intérêts des producteurs de grain.»

Article 18

Ajouter immédiatement après le mot «tonnes», à la ligne 18, à la page 8, ce qui suit:

«ou sur toute autre base jugée indiquée»

Ajouter après le mot «rapport» à la ligne 41, à la page 8, ce qui suit:

«, deux fois chaque année»

Ajouter après les mots «l'article 21;», à la ligne 46, à la page 8, ce qui suit:

“and the Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation;”

Strike out the semicolon and the word “and” after the word “thereunder” in line 18, on page 9, and add the following thereto:

“and the Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; and”

Clause 19

Add a new subclause (3), after line 35, on page 9:

“(3) The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the *Canadian Wheat Board Act* respecting the purchasing and selling of grain.”

Clause 20

Strike out lines 45 to 47, on page 9, and lines 1 to 5, on page 10, and substitute the following therefor:

“(2) The Administrator shall not implement a policy or operational change referred to in (1) with which the Committee has not concurred without the approval of the Minister, and the Administrator shall report any such change to the Committee.”

Clause 21

Add immediately after the word “tonnage,” in line 13, on page 10, the following thereto:

“and on any other basis found to be reasonable”

Strike out lines 36 to 40, on page 10, and substitute the following therefor:

“the Commission, is equal to 10% of the volume-related variable costs of the railway company.”

Clause 24

Strike out line 4, on page 12, and substitute the following therefor:

“shall be filed with the Speaker.”

Clause 29

Strike out line 42, on page 12, and substitute the following therefor:

“shall annually submit to the Minister, the Commission, the”

In the French version only, strike out line 2, on page 13, and substitute the following therefor:

“dant l’année civile précédente dans le matériel et”

«et le ministre fait déposer devant le Parlement les rapports qui lui sont présentés dans les quinze jours suivant leur réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de séance ultérieurs et tout comité constitué par le Parlement pour traiter des questions de transport est saisi d’office de ces rapports.»

Ajouter après le mot «titre;» à la ligne 13, à la page 9, ce qui suit:

«et le ministre fait déposer devant le Parlement les rapports qui lui sont présentés dans les quinze jours suivant leur réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de séance ultérieurs et tout comité constitué par le Parlement pour traiter des questions de transport est saisi d’office de ces rapports.»

Article 19

Ajouter un nouveau paragraphe (3), après la ligne 29, à la page 9, ce qui suit:

«(3) Les dispositions de la présente loi relatives aux fonctions de l’administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé en vertu de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* relatifs à l’achat et à la vente du grain.»

Article 20

Retrancher les lignes 38 à 40, à la page 9, et les lignes 1 et 2, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) L’administrateur ne peut faire les modifications visées au paragraphe (1), si le Comité ne les a pas agréées, dans l’approbation du ministre et doit faire rapport au Comité de ces modifications.»

Article 21

Ajouter immédiatement après le mot «tonnes,» à la ligne 8, à la page 10, ce qui suit:

«ou sur toute autre base jugée indiquée,»

Retrancher les lignes 30 à 33, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

«à 10% de leurs coûts variables afférents au volume.»

Article 24

Retrancher la ligne 3, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«tion du règlement doit être remise au prési-»

Article 29

Retrancher la ligne 35, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«fer présente annuellement au ministre, à la Commission, à l’ad-»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 2, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«dant l’année civile précédente dans le matériel et»

In the French version only, strike out line 6, on page 13, and substitute the following therefor:

“pour l’année civile de la déclaration et la sui-”

In the French version only, strike out line 11, on page 13, and substitute the following therefor:

“l’année civile précédente pour l’entretien des”

Strike out lines 17 to 28, on page 13, and substitute the following therefor:

“(2) The Commission shall monitor the programs of the railway companies for the maintenance of the grain dependent branch lines and the investments of the railway companies in railway equipment and plant for the movement of grain and for the purposes of subsection 55(2), the Commission shall

(a) annually verify the investments referred to in paragraph (1)(a) and report to the Minister any difference between the statement of investments referred to in paragraph (1)(a) and the investments actually made;

(b) analyse the general investment plans referred to in paragraph (1)(b), and not later than 90 days following the submission of the statement referred to in subsection (1), submit a report to the Minister on the appropriateness of those general investment plans and proposed investments in ensuring an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain; and

(c) audit the expenditures referred to in paragraph (1)(c) not later than 120 days, following the submission of the statement referred in subsection (1) and report to the Minister any differences between the audit and the expenditures claimed to have been made by the railway company.”

Add a new subclause (3) immediately after line 28, on page 13, and renumber the subsequent subclauses accordingly:

“(3) A railway company shall use Canadian goods and services in carrying out investments in railway equipment and plant for the movement of grain and more particularly shall use goods and services from the region where the investment is being made to the full extent to which they are procurable, consistent with proper economy and the expeditious carrying out of the investment.”

Clause 30

In the French version only, strike out the word “sur”, in line 36, on page 13, and the words “recommandation du Comité”, in line 37, on page 13.

Strike out lines 42 and 43, on page 13, and substitute the following therefor:

“of railway cars by any agency, together with actions by other system participants, that affect the movement of grain.”

Add a new subclause (2), on page 13, and renumber the subsequent subsections accordingly:

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 6, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«pour l’année civile de la déclaration et la sui-»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 11, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«l’année civile précédente pour l’entretien des»

Retrancher les lignes 14 à 25, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) La Commission suit l’exécution par les compagnies de chemins de fer de leurs programmes d’entretien des embranchements tributaires du transport du grain et de leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain et, pour l’application du paragraphe 55(2):

a) vérifie annuellement les investissements visés à l’alinéa 29(1)a) et fait rapport au ministre sur toute divergence entre la déclaration portant sur ces investissements et les investissements faits;

b) analyse les principaux projets d’investissement visés à l’alinéa 29(1)b) et, dans les quatre-vingt dix jours suivant la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), fait rapport au ministre sur la mesure dans laquelle ces projets et investissements favorisent la fiabilité et l’efficacité du réseau et son adaptation à l’évolution des besoins en matière de mouvements de grain;

c) examine les dépenses visées à l’alinéa 29(1)c) et, dans les meilleurs délais et au plus tard cent vingt jours après la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), fait rapport au ministre sur toute divergence entre les résultats de l’examen et les dépenses que les compagnies de chemin de fer ont déclaré avoir faites.»

Ajouter un nouveau paragraphe (3) immédiatement après la ligne 25, à la page 13, et renuméroter en conséquence les paragraphes qui suivent:

«(3) Les compagnies de chemin de fer doivent utiliser des biens et services canadiens dans leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés aux mouvements du grain; elles doivent, plus particulièrement, dans toute la mesure du possible, utiliser les biens et services de la région où elles effectuent les investissements, compte tenu de la saine gestion de celles-ci et de l’achèvement rapide des investissements.»

Article 30

Dans la version française seulement, retrancher le mot «sur», à la ligne 36, à la page 13, et les mots «recommandation du Comité», à la ligne 37, à la page 13.

Retrancher les lignes 39 et 40, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«des wagons par un organisme et sur les actions des autres participants, qui touchent les mouvements du grain.»

Ajouter un nouveau paragraphe (2), à la page 13, et renuméroter en conséquences les paragraphes qui suivent:

“(2) Unless otherwise ordered by the Governor in Council, the investigation under this section shall be completed and its findings reported pursuant to Section 31 within thirty days of the appointment referred to in subsection (1).”

Strike out the words “agency or employee of an” after the word “Every” in line 3, on page 14, and substitute the following therefor:

“system participant and agency or employee thereof or any person acting on behalf thereof”,

and strike out the word “agency” in line 4, on page 14.

Clause 33

Add immediately after the word “leased”, in line 27, on page 14, the following thereto:

“and the Minister shall take every reasonable initiative to ensure that an adequate supply of rolling stock will be provided for the efficient, reliable and effective movement of grain.”

Clause 34

Strike out lines 28 to 30, on page 15.

Add a new definition of “shipper” after line 21, on page 16:

““shipper” means any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with a railway company for the movement of grain;”

Strike out lines 22 to 24, on page 16, and substitute the following therefor:

““tariff” means a tariff of rates, rules and regulations for the movement of grain filed and published pursuant to this Part”

Add immediately after line 37, on page 16, the following thereto:

“, and the commission may dispose of issues of confidentiality of cost information by such summary procedures as it deems appropriate”

Add a new subclause (4) immediately after line 37, on page 16, the following thereto:

“(4) For greater certainty, nothing in this Act shall be construed as relieving a railway company from any obligation of the company imposed by or under section 262 of the *Railway Act* and payments to the company under this Act shall be deemed to be adequate for the purposes of enabling the company to carry out those obligations.”

Clause 35

In the English version only, strike out line 39, on page 16, and substitute the following therefor:

“April 30th of each year, by order,”

Clause 36

Strike out line 21, on page 17, and substitute the following therefor:

“recent base year as defined by subsection 39(1).”

Clause 37

«(2) Sauf décret du gouverneur en conseil à l'effet contraire, l'enquête prévue au présent article et le rapport prévu à l'article 31 doivent respectivement être terminée et déposé dans les trente jours de la nomination visée au paragraphe 30(1).»

Retrancher les mots «organisme ou employé de celui-ci», à la ligne 4, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

«participant ou organisme, tout employé de ceux-ci ou toute personne agissant en leur nom»

Article 33

Ajouter immédiatement après le mot «grain», à la ligne 25, à la page 14, ce qui suit:

«; il doit en outre prendre toutes les mesures indiquées pour qu'une quantité suffisante de matériel roulant soit fournie pour le mouvement fiable et efficace du grain.»

Article 34

Supprimer les lignes 1 à 3, à la page 16.

Ajouter une définition d'«expéditeur» après la ligne 37, à la page 15:

««expéditeur» Personne, société de personnes, société ou corporation ou organisme qui conclut un contrat avec une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain.»

Retrancher les lignes 19 à 22, à la page 16, et les remplacer par qui suit:

««tarif» Tarif des taux, règles et règlements applicables aux mouvements du grain, déposé et publié conformément à la présente partie.

Ajouter immédiatement après les mots «celle-ci», aux lignes 34 et 35, à la page 16, ce qui suit:

«la Commission décide du caractère confidentiel des données sur les coûts selon la procédure sommaire qu'elle juge indiquée.»

Ajouter immédiatement après la ligne 35, à la page 16, un nouveau paragraphe (4).

«(4) Il demeure entendu que la présente loi ne décharge pas une compagnie de chemin de fer des obligations que lui impose l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et que les versements qui lui sont faits en vertu de la présente loi sont censés suffisants pour lui permettre de remplir ces obligations»

Article 35

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 39, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«April 30th of each year, by order,»

Article 36

Retrancher la ligne 25, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«référence, au sens de la définition du paragraphe 39(1).»

Article 37

In the French version only, strike out lines 35 and 36, on page 17, and substitute the following therefor:

“cier estimatif de l'État et l'indemnité”

Strike out subclause 37(4).

Clause 38

In the French version only, strike out line 32, on page 18, and substitute the following therefor:

“année civile ou campagne agricole à l'égard de”

Strike out lines 34 to 37, on page 18, and substitute the following therefor:

“(a) take into account all costs actually incurred that are directly related to the provision of an adequate, reliable and efficient railway transportation system, that will meet future requirements for the movement of grain;”

In the French version only, strike out line 26, on page 19, and substitute the following therefor:

“graphes (1) et (2), pour la dernière année civile ou”

Strike out line 28, on page 19, and substitute the following therefor:

“(4) In carrying out the review referred to in subsection (1) and further review made pursuant to subsection (3), the Commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railway companies referred to in subparagraph (b)(iv) of the definition “estimated eligible costs” in subsection 34(1) and make recommendations to the Minister thereon.

(5) In assessing the appropriateness of the level of the contribution referred to in subsection (4), the Commission shall be guided by the following objectives:

(a) to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs; and

(b) to ensure that the contribution to constant cost provided by the movement of grain is fair in relation to the contribution provided by other commodities.

(6) For the purposes of the consultation”

Clause 39

In the French version only, strike out line 41, on page 19, and substitute the following therefor:

“pagne agricole, de la dernière année civile ou cam-”

Strike out line 43, on page 19, and substitute the following therefor:

“that for the 1984-85 crop year and the 1985-”

Add “(a)” after subclause (2), in line 7, on page 20, and add a new subparagraph (b) after line 17 on page 20, the following therefor:

“(b) The costs referred to in paragraph (a) do not include cost of capital and depreciation in respect of branch line assets provided under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program and in respect of railway cars that have not been funded by the railway companies.”

Clause 40

In the French version only, strike out line 25, on page 21, and substitute the following therefor:

Retrancher, dans la version française, les lignes 35 et 36, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

«cier estimatif de l'État et l'indemnité»

Supprimer le paragraphe 37(4).

Article 38

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 32, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit:

«année civile ou campagne agricole à l'égard de»

Retrancher les lignes 38 à 42, à la page 18, et les remplacer par ce qui suit:

«a) tient compte de tous les coûts engagés, liés directement au maintien d'un réseau ferroviaire fiable et efficace, adapté à l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain;»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 26, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«graphes (1) et (2), pour la dernière année civile ou»

Retrancher la ligne 29, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

“(4) Dans les examens visés aux paragraphes (1) et (3), la Commission évalue le bien-fondé du niveau de la contribution aux coûts fixes des compagnies de chemin de fer visée au sous-alinéa b)(iv) de la définition «coûts admissibles estimatifs» au paragraphe 34(1) et présente au ministre des recommandations à son sujet.

(5) Dans l'évaluation du bien-fondé du niveau de la contribution visée au paragraphe (4), la Commission se fonde sur les objectifs suivants:

a) un total des revenus du système ferroviaire suffisant pour répondre à ses besoins à long terme;

b) une contribution aux coûts fixes pour les mouvements du grain juste par rapport à celle pour les autres produits.

(6) Pour les consultations exigées aux»

Article 39

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 41, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«pagne agricole, de la dernière année civile ou cam-»

Retrancher la ligne 45, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«agricoles de 1984-85 et 1985-86, la»

Ajouter «a)» après le paragraphe (2), à la ligne 9, à la page 20, et ajouter après la ligne 20, à la page 20, ce qui suit:

«b) les coûts visés à l'alinéa a) ne comprennent pas les coûts en capital et l'amortissement liés aux actifs des embranchements visés par la *Prairie Branch Line Rehabilitation Program* en ce qui concerne les wagons qui n'ont pas été payés par les compagnies de chemins de fer.»

Article 40

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 25, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«sur la moyenne des trois dernières années civiles ou»

Clause 43

Strike out line 7, on page 22, and substitute the following therefor:

“43. (1) Each rate set out in a tariff shall be”

Add immediately after subclause 43(1), after line 15, on page 22, the following new subclause:

“(2) Where a rate authorized under this Part is higher or lower than that provided by this section, the increase or reduction shall apply to the portion of the rate payable by the shipper in accordance with section 37.”

Clause 45

Strike out line 43, on page 22, and substitute the following therefor:

“to whom such a rate would apply have agreed on a lower”

Clause 52

Strike out the words “any rate”, in line 33, on page 25, and substitute the following therefor:

“anything”

Strike out the words “a rate”, in lines 36 and 37, on page 25, and substitute “anything” thereto, and strike out all the words following “disallow”, in lines 40 to 42, on page 25, and substitute the following therefor:

“that which has been found to be in contravention and require that the tariff be amended so that it is in accordance with this Part.”

Strike out the words “a rate”, in line 44, on page 25, and substitute the following therefor:

“a tariff”

Clause 53

Strike out line 4, on page 26, and substitute the following therefor:

“53. The rates set out in a tariff take effect on August 1st of”

Strike out lines 6 and 7, on page 26, and substitute the following therefor:

“accordance with this Part and continue in force until July”

Clause 54

In the French version only, strike out line 35, on page 26, and substitute the following therefor:

“«coûts» Excédent, en unités de pourcentage, du taux”

In the French version only, strike out line 3, on page 27, and substitute the following therefor:

“agricoles suivantes, les unités de pourcentage du”

In the French version only, strike out lines 6 to 10 inclusive, on page 27, and substitute the following therefor:

a) 1982-83 : 0;

b) 1983-84 : 3;

c) 1984-85 : 3;

«sur la moyenne des trois dernières années civiles ou»

Article 43

Retrancher la ligne 8, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«43. (1) Chaque taux prévu à un tarif est cal-»

Ajouter après la ligne 15, à la page 22, le nouveau paragraphe suivant:

«(2) Dans le cas où les taux prévus à la présente partie sont supérieurs ou inférieurs à ceux que prévoit le présent article, la majoration ou la réduction sont applicables à la portion payable par l'expéditeur en vertu de l'article 37.»

Article 45

Retrancher la ligne 43, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«expéditeur à qui un tel taux s'appliquerait sont convenus d'une»

Article 52

Retrancher les lignes 37 et 38, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

«tenir une enquête afin de déterminer si un élément d'un tarif enfreint la présente partie.»

Retrancher les mots «taux inclus dans un», à la ligne 41, à la page 25, et remplacer les lignes 44 et 45, à la page 25, par ce qui suit:

«dépôt du tarif en question, rejeter l'élément en infraction à la présente partie et ordonner que le tarif soit modifié en conformité»

Retrancher le mot «taux» à la ligne 1, à la page 26, et le remplacer par ce qui suit:

«tarif»

Article 53

Retrancher la ligne 4, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

«53. Les taux prévus aux tarifs visés à la présente partie prennent effet le 1^{er}»

Retrancher la ligne 7, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

«restent valides»

Article 54

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 35, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

««coûts» Excédent, en unités de pourcentage, du taux»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 3, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«agricoles suivantes, les unités de pourcentage du»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 6 à 10 inclusivement, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

a) 1982-83 : 0;

b) 1983-84 : 3;

c) 1984-85 : 3;

d) 1985-86 : 3;

e) 1986-87 et suivantes : 6."

Strike out lines 9 to 20, on page 27.

Strike out line 23, on page 27, and substitute the following therefor:

"ments made or to be made to the railway companies in respect"

Strike out line 25, on page 27, and substitute the following therefor:

"and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in section 21 or any amount that has been withheld under section 55, plus or minus any interim adjust"

Strike out line 5, on page 28, and substitute the following therefor:

"the Administrator, the payments made or to be made to the"

Strike out line 7, on page 28, and substitute the following therefor:

"year pursuant to sections 55 and 56, without taking into account any reduction in a government payment to a railway company referred to in section 21 or any amount that has been withheld under section 55, will"

Clause 55

Add after the word "adequate", in line 42, on page 29, the following thereto:

", reliable"

Clause 56

Strike out line 3, on page 31, and substitute the following therefor:

"period beginning on the 1st day of January, 1984 and ending on the 31st day of July, 1984 shall be \$8.2 million."

Clause 58

In the English version only, strike out line 28, on page 31, and substitute the following therefor:

"be provided by any person receiving the"

Clause 60

In the French version only, strike out lines 30 to 35, on page 32, and substitute the following therefor:

"60. Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;

b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré-

Clause 62

Strike out lines 3 to 7, on page 33, and substitute the following therefor:

"thereto, Her Majesty in right of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the land selected under paragraph 1(i) of that Act in any manner and on any conditions she thinks fit."

d) 1985-86 : 3;

e) 1986-87 et suivantes : 6. »

Retrancher les lignes 27 à 37, à la page 27.

Retrancher la ligne 39, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«versements faits ou à faire aux compagnies de chemin de»

Retrancher la ligne 41, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«campagne agricole, à l'exclusion de toute retenue visée à l'article 55, plus ou moins le rajus-»

Retrancher la ligne 48, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«ministre, entre les versements faits ou à faire aux»

Retrancher la ligne 1, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

«articles 55 et 56, à l'exclusion de toute retenue visée à l'article 55, pour une campagne agri-»

Article 55

Ajouter après le mot «efficacité», à la ligne 42, à la page 29, ce qui suit:

«et la fiabilité»

Article 56

Retrancher les lignes 2 et 3, à la page 31, et les remplacer par ce qui suit:

« (3), l'indemnité CN pour la période commençant le 1^{er} janvier 1984 et se terminant le 31 juillet 1984 est de 8.2 millions de dollars.»

Article 58

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 28, à la page 31, et la remplacer par ce qui suit:

«be provided by any person receiving the»

Article 60

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 30 à 35, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

«60. Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) procéder à toute mesure réglementaire à prendre par lui aux termes de la présente loi;

b) procéder à toute autre mesure d'application de la pré-»

Article 62

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 33, et les remplacer par ce qui suit:

«peut posséder ou vendre les terres choisies, conformément à l'alinéa 1i.) de»

Schedule II

In the French version of the heading of Schedule II, strike out the reference “(art: 40: «barème de référence)”, on page 38, and substitute the following therefor:

“(art. 34: «barème de référence)”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-155, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 and 146*) is tabled.

Respectfully submitted,

Annexe II

Dans la version française seulement, remplacer la mention «(art. 40 : «barème de référence)», à la page 38, par ce qui suit:

«(art. 34 : «barème de référence)»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-155, tel que modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 et 146*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 21, 1983
(212)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:50 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave and Tessier.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

And the question being put on Clause 2, it was carried on division.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 34.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That Clause 34 be amended by deleting lines 28 to 30, on page 15.

On motion of Mr. McKnight, it was agreed,—That Clause 34 be amended by adding a definition of "shipper", after line 22, on page 16.

"“shipper” means any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with a railway company for the movement of grain.”

By unanimous consent, Mr. Benjamin moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 31 to 37, on page 15, and lines 1 to 17, on page 16, and substituting the following thereto:

"“estimated eligible costs”, in respect of any crop year, means an amount equal to the short run variable costs of the railway companies for the movement of grain;"

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Okay, let us have a look, Mr. Benjamin, let us have a look at your comment. The bill, as written, would include as a cost of hauling grain operating expenses, cost of capital, return on investment and depreciation relating to grain movement, constant costs, cost of capital; return on investment and depreciation of cost of grain dependent branch lines without deducting the revenue from other traffic hauled on those lines. I think there are a

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 21 SEPTEMBRE 1983
(212)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h50 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave et Tessier.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *De la Commission canadienne des transports:* M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Expédition et tarif.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Article 2, mis aux voix, est adopté sur division.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 34.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que l'article 34 soit modifié par la suppression des lignes 1 à 3, page 16.

Sur motion de M. McKnight, il est convenu,—Que l'article 34 soit modifié par l'adjonction de la définition du mot «expéditeur» après la ligne 18, page 16.

««expéditeur» Société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte avec une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain.»

Du consentement unanime, M. Benjamin propose,—Que l'article 34 soit modifié par la substitution, aux lignes 13 à 37, page 15, de ce qui suit:

««coûts admissibles estimatifs» Montant égal aux coûts variables à court terme supportés par les compagnies de chemins de fer pour les mouvements du grain pour toute campagne agricole;»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Analysons votre commentaire monsieur Benjamin. Le projet de loi dans sa version actuel comprend comme frais d'exploitation du transport du grain, le coût d'immobilisation, le revenu de l'investissement et la dépréciation liée au mouvement du grain, les coûts constants, le coût d'immobilisation, le revenu de l'investissement et la dépréciation des coûts des embranchements tributaires du transport du grain sans déduire les recettes provenant

few other things thrown in there as well. You were changing that to include in the estimated eligible costs only the short-run variable costs to the railroad and that would be the calculation then.

It seems to me that is a rather substantive amendment and it seems to me as well that it would require subsequent amendments which we do not have. And having dealt with all of the other clauses in which those consequential amendments would have to be made, they have been dealt with. Beauchesne, Citation 770, paragraph 10, says:

A substantive amendment may not be introduced by way of a modification to the interpretation clause of a bill.

For the reasons I have given, in my judgment, the amendment is out of order, and I so rule.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 22 to 24, on page 16, and substituting the following therefor:

““tariff” means the tariffs of rates and conditions of carriage for the movement of grain in effect on the sixteenth day of June 1982.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Mr. Benjamin, your amendment is in conflict with the bill itself and is therefore out of order.

It conflicts with the intent of the bill, because the intent of the bill is to have the producers pay more as well.

Mr. Flis moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 22 to 24, on page 16, and substituting the following therefor:

““tariff” means a tariff of rates, rules and regulations for the movement of grain filed and published pursuant to this part”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to on division.

And the question being put on Clause 34, as amended, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 38.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 38 be amended by deleting lines 38 to 43, on page 18, and substituting the following therefor:

“(b) compute the cost of capital in accordance with such principles as the Commission deems appropriate and adjust that cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain;”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on Clause 38, as amended, it was carried on division.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 54.

d'autres transports effectués sur ces lignes. Il y a bien d'autres articles également. Vous avez modifié cette partie pour n'inclure dans les coûts admissibles estimatifs que les coûts variables à court terme pour les chemins de fer, et c'est ainsi que se ferait le calcul.

A mon avis, il s'agit d'un amendement assez important qui entraîne des amendements subséquents que nous n'avons pas présentement. Tous les autres articles auxquels ces amendements corrélatifs auraient dû être apportés ont été étudiés. Au paragraphe 10 de la recommandation 773 de Beauchesne, il est stipulé:

Il n'est pas dans l'ordre de proposer une modification de fond sous forme de modification de l'article «interprétation» du projet de loi.

Pour ces motifs, et selon mon jugement, je déclare l'amendement irrecevable.

M. Benjamin propose,—ue l'article 34 soit modifié par la substitution, aux lignes 19 à 22, page 16, de ce qui suit:

««tarif» Tarif des taux et conditions de transport applicables aux mouvements du grain qui étaient en vigueur le 16 juin 1982.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Monsieur Benjamin, votre amendement va à l'encontre de l'esprit du projet de loi lui-même et est donc irrecevable.

Il va à l'encontre de l'esprit du projet de loi parce que le projet de loi vise à faire payer davantage les producteurs.

M. Flis propose,—Que l'article 34 soit modifié par la suppression des lignes 19 à 22, page 16, et leur remplacement par ce qui suit:

««tarif» Publication contenant des taux, règles et règlements applicables aux mouvements du grain, déposée et publiée conformément à la présente partie.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté à la majorité.

L'article 34, modifié, mis aux voix, est adopté à main levée 5 voix contre 4.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 38.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 38 soit modifié par la suppression des lignes 43 à 48, page 18, et leur remplacement par ce qui suit:

«(b) calcule les coûts en capital conformément aux principes que la commission juge convenables et effectue tout rajustement qu'elle estime justifié compte tenu des risques afférents au mouvement du grain;»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée, 4 voix contre 5.

L'article 38, modifié, est mis aux voix, et adopté à la majorité.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 54.

And the question being put on Clause 54, as amended, it was carried on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Ostiguy—5
Dubois	

	NAYS
	Messrs.
Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

On Schedule I.

Mr. Benjamin moved,—That Schedule I be amended by adding the following grains and grain products, on page 36:

“Canary Seeds
Faba Beans
Field Beans
Field Peas
Forage Seeds
Lentils
Mustard Seed
Pulse
Sunflower Seeds
Triticale
Flour in bulk
Flour, Pea
Meal, Pea
Oil, Sunflower”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negated on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Benjamin	Mazankowski
Gustafson	McKnight—4

	NAYS
	Messrs.
Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Ostiguy—5
Dubois	

And the question being put on Schedule I, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

On Schedule II.

Mr. Ostiguy moved,—That the French version of Schedule II be amended by deleting the reference “(art. 40: «barème de références»)”, on page 38, and substituting the following therefor:

L'article 54, modifié, est mis aux voix, et adopté de la façon suivante:

	POUR
	Messieurs
Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Ostiguy—5
Dubois	

	CONTRE
	Messieurs
Benjamin	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

Annexe I.

M. Benjamin propose,—Que l'annexe 1 soit modifiée par l'adjonction des grains et produits suivants, à la page 36:

«Millet
féveroles
haricots de grande culture
pois de grande culture
semences fourragères
lentilles
graines de moutarde
légumineuses à grain
graines de tournesol
triticale
farine en vrac
farine de pois
farine de pois
huile de tournesol»

Après débat, ledit amendement proposé, est mis aux voix et rejeté de la façon suivante:

	POUR
	Messieurs
Benjamin	Mazankowski
Gustafson	McKnight—4

	CONTRE
	Messieurs
Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Ostiguy—5
Dubois	

L'annexe I, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée 5 voix contre 4.

Annexe II.

M. Ostiguy propose,—Que la version française de l'annexe II soit modifiée par la substitution à la mention «(art. 40: «barème de référence»)» de ce qui suit:

“(art. 34: «barème de références»)”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to on division.

And the question being put on Schedule II, it was, by a show of hands, carried.

On Clause 1.

The question being put on Clause 1, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

On the Title.

Mr. Benjamin moved,—That the Title be amended by deleting the Title and substituting the following therefor:

“An Act to cancel the Statutory Crow’s Nest Pass Grain Rates”

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 5.

And the question being put:

Shall the Title carry?

It was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael
Dion(*Portneuf*)
Dubois

Flis
Ostiguy—5

NAYS

Messrs.

Benjamin
Hargrave

Mayer
Mazankowski—4

And the question being put:

Shall the Bill, as amended, carry?

It was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

And the question being put:

Shall I report the Bill, as amended, to the House?

It was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
Dubois

Flis
Ostiguy—5

NAYS

Messrs.

Benjamin
Hargrave

Mayer
Mazankowski—4

Mr. Bockstael moved,—That Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be reprinted for use of the House of Commons at Report Stage.

«(art. 34: «barème de référence»»)

Ledit amendement proposé, est mis aux voix, et adopté sur division.

L’annexe II, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée.

Article 1.

L’article 1, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée 5 voix contre 4.

Le Titre.

M. Benjamin propose,—Que le Titre soit modifié par le remplacement du titre actuel par ce qui suit:

«Loi visant à annuler la Loi sur les taux du grain du Nid-de-Corbeau»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée 5 voix contre 1.

La question:

Le Titre est-il adopté?

Le Titre, mis aux voix, est adopté avec avis dissident:

POUR

Messieurs

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
Dubois

Flis
Ostiguy—5

CONTRE

Messieurs

Benjamin
Hargrave

Mayer
Mazankowski—4

La question:

Le projet de loi modifié est-il adopté?

Le projet de loi, mis aux voix, est adopté, par un vote à main levée 5 voix contre 4.

La question:

Doit-on faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

La motion, mise aux voix, est adoptée avec avis dissident:

POUR

Messieurs

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
Dubois

Flis
Ostiguy—5

CONTRE

Messieurs

Benjamin
Hargrave

Mayer
Mazankowski—4

M. Bockstael propose,—Que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l’expédition et la manutention du grain de l’Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit réimprimé pour l’usage de la Chambre des communes à l’étape du rapport.

The question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

On motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Flis, it was agreed,—That all briefs received from individuals and organizations with respect to Bill C-155 be printed.

At 10:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ladite motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée 5 voix contre 4.

Sur motion de M. Mazankowski, appuyée par M. Flis, il est convenu,—Que tous les mémoires des particuliers et des organismes relatifs au projet de loi C-155 soient imprimés.

A 22h21, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, September 21, 1983

• 1950

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, and I hope this is the last time you will hear me say this in committee.

On Clause 2—*Definitions*

The Chairman: Before we proceed any further with Clause 2, members will recall that, during one of our hearings, some railroad maps of western Canada were distributed, and there were not enough to go around because we had a large supply of members during most of our travels. We requested some additional kits, and they are here. So for any member who did not get one, they are here.

An hon. Member: Yes, because we will not see them for much longer.

Mr. McKnight: It has great historic value, Mr. Chairman.

The Chairman: I just want to advise the committee that the map kits were provided by the railroads. It was CP, I believe.

Are there any further amendments to Clause 2? There is a government amendment. No, I am sorry, that is not at Clause 2; that is at Clause 34.

Mr. Mazankowski: Was there a government amendment?

The Chairman: No. I made a mistake. It is on Clause 34.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. McKnight: Just on a point of order, Mr. Chairman, before we proceed, I would like to find out where we would be discussing or inserting a definition of shipper.

The Chairman: I am going to turn that over to Mr. Lefebvre. It would be in Clause 2, I guess.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): Mr. Chairman, I think the word "shipper" is used only in Part II, so it could be in Clause 34 if it is absolutely necessary to put it.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I believe it is absolutely necessary that it be put.

An hon. Member: I would concur with Mr. McKnight.

The Chairman: I got the feeling there was a commercial message in that, Mr. Lefebvre.

Clause 2 as amended agreed to.

The Chairman: I call Clause 34 with consent.

On Clause 34—*Definitions*

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 21 septembre 1983

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Nous reprenons l'étude du bill C-155, et j'espère bien que c'est la dernière fois que j'aurai à le répéter devant le Comité.

Article 2—*Définitions*

Le président: Avant de poursuivre l'étude de l'article 2, vous vous souviendrez qu'au cours de nos audiences des cartes des voies ferrées de l'ouest du Canada ont été distribuées. Comme la plupart du temps nous étions très nombreux à nous déplacer, il n'y en avait pas eu suffisamment pour tout le monde. Nous en avons demandé d'autres, qui sont maintenant arrivées. Donc, pour ceux d'entre-vous qui ne les ont pas, les voilà.

Une voix: Oui, car nous ne pourrions plus les voir très longtemps.

M. McKnight: Elles ont une grande valeur historique, monsieur le président.

Le président: Je précise que ces cartes ont été fournies par les chemins de fer. Je crois d'ailleurs qu'il s'agit du C.P.

Y a-t-il d'autres amendements à l'article 2? Il y a un amendement du gouvernement. Non, excusez-moi, il ne s'agit pas de l'article 2, mais de l'article 34.

M. Mazankowski: Le gouvernement avait un amendement?

Le président: Non. Je me suis trompé, il s'agit de l'article 34.

M. Mazankowski: Très bien.

M. McKnight: Monsieur le président, avant de continuer, j'invoque le Règlement. J'aimerais savoir à quel moment nous pourrions discuter de la définition d'un expéditeur.

Le président: Je vais donner la parole à M. Lefebvre. J'imagine que ce sera dans le cadre de l'article 2.

M. Denis Lefebvre (conseiller général, Transport Canada): Monsieur le président, je pense que le mot «expéditeur» n'apparaît que dans la partie II; par conséquent, si cela est jugé absolument indispensable, la définition pourrait figurer dans l'article 34.

M. McKnight: Monsieur le président, je suis persuadé que c'est absolument indispensable.

Une voix: Je suis d'accord avec M. McKnight.

Le président: J'ai l'impression, monsieur Lefebvre, qu'il y a un message publicitaire quelque part là-dedans.

L'article 2, tel que modifié, est adopté.

Le président: Si vous êtes d'accord, passons à l'article 34.

Article 34—*Définitions*

[Text]

• 1955

Mr. Mazankowski: This is a new Clause 34.(1). It was stood, Mr. Chairman. It was stood on the advice of the government who advised the committee that the Cabinet was considering the possibility of the acceptance or rejection of this; and if it were not found to be acceptable at this particular time, it may well find acceptance at report stage.

If the government members are not prepared to entertain this particular clause at this time, I think it would still be in the best interests to move this proposal, and it could be voted upon; and if it was deemed advisable by the government to move such an amendment at report stage, then so be it. But I think it would be important for this committee to demonstrate its continuing concern about the issue relating to B.C. Rail, and to that extent the motion I have here would provide the latitude and would enable the government to enter into agreements with railway companies other than those defined in Clause 2 which we have just completed, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I think this is a substantive motion, and I think it does consider very close consideration. I would ask the mover if he would consider, rather than discussing it here tonight since we have already discussed before, bringing it in at report stage.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will certainly accept Mr. Flis' explanation on behalf of the government. Notwithstanding that, I think for the record it would still be advisable to present the motion and then we can have a vote on it. That would not preclude my opportunity for presenting it at report stage, or if the government wished to present a proposal of its own, so be it. But I think for the benefit of the minister and the Parliament of Canada it should be noted that this committee did deal with this issue and did vote upon it; and while we appreciate very much the fact that the Cabinet is still considering this matter and may very well find it acceptable, I think to exclude it would probably take away from the import that this committee has attached to it.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I know when I take Mr. Mazankowski's advice it usually heads me in the right direction. I would appeal to him to maybe take our advice tonight, and maybe, rather than discuss it tonight, leave it for report stage. It might get more favourable support at that stage, because I know negotiations have been going on, but we are not at the stage where we can make comment on it yet and we would have to vote it down tonight. So I again appeal to Mr. Mazankowski that the report stage would be the more appropriate place to introduce it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will accept that advice in the spirit with which it has been given. It is certainly not my intention to try to politicize this particular issue. It is the intention of trying to incorporate in it a measure that would allow the BCR to be accommodated. I see my friends are smiling and snickering across the way. They can do that if they wish. I say that in a sincere way.

[Translation]

M. Mazankowski: C'est un nouveau paragraphe 34(1). Il a été réservé, monsieur le président. Il a été réservé sur l'avis du gouvernement qui a informé le comité que le Cabinet réfléchissait pour savoir s'il allait l'accepter ou non; ce n'est pas parce qu'il a été rejeté à ce moment-là qu'il ne pourra pas être accepté au stade du rapport.

Même si les députés de la majorité ne sont pas disposés à accepter cet amendement aujourd'hui, je pense qu'il serait bon néanmoins de l'introduire et de le soumettre à un vote; si le gouvernement préfère introduire un tel amendement au stade du rapport, très bien, mais il me paraît important que le Comité manifeste son intérêt soutenu concernant la question de B.C. Rail, et ma motion permettrait au gouvernement de conclure des accords avec des sociétés ferroviaires autres que celles définies à l'article 2 que nous venons d'adopter, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je vous remercie, monsieur le président. C'est un amendement qui porte sur le fond, et je pense qu'il mérite un examen sérieux. Est-ce que son auteur pourrait envisager de l'introduire au stade du rapport plutôt que d'en débattre ce soir?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'accepte l'explication que M. Flis donne au nom du gouvernement. Néanmoins, je trouve préférable que cet amendement soit porté au procès-verbal et fasse l'objet d'un vote. Cela n'empêcherait pas ni à moi de le présenter de nouveau au stade du rapport ni au gouvernement de proposer lui-même un amendement de son cru, mais je pense qu'il est important de consigner que le Comité s'est penché sur la question et a procédé à un vote; nous comprenons très bien que le Cabinet continue à réfléchir à la question, mais renoncer à présenter l'amendement traduirait mal l'importance que le Comité attache à cette question.

Le vice-président: Oui, monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, lorsque je décide de suivre les conseils de M. Mazankowski, je m'en trouve généralement très bien. Ce soir, par contre, c'est à lui que je demande de suivre nos conseils et d'attendre la phase du rapport plutôt que d'en débattre ce soir. Je sais que des négociations sont en cours et que sa motion sera peut-être acceptée à ce moment-là, mais nous ne sommes pas encore parvenus à un point où nous pouvons nous engager, alors qu'en votant ce soir nous y serions obligés. Je répète donc encore une fois à M. Mazankowski que le stade du rapport serait un bien meilleur moment pour introduire cet amendement.

M. Mazankowski: J'accepte ce conseil dans le même esprit que celui où il a été donné. Il n'est certes pas dans mon intention de politiser cette question, j'essaie simplement de trouver un moyen de la régler. Je vois bien que mes amis d'en face ricanent, cela ne me dérange pas, car je vous parle en toute sincérité.

[Texte]

This is not the first cut at trying to incorporate BCR into this bill, and it will probably not be the last, but if this proposal would merit greater consideration at report stage by the government and government members, I will defer and move it at that time.

• 2000

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Mazankowski. In that particular clause, Clause 34, I had proposed a motion that the definition "estimated cumulative government share of the cost change has the same meaning as in subsection 54.(1)" be struck out, and that was approved. I am just trying to verify the minutes on that.

I will refresh the memory of the members. On page 133:4, after debating Mr. Mazankowski's motion that Clause 34 be amended in a certain fashion:

After debate thereon and the question being put the said proposed amendment was, by a show of hands, negatived.

Then:

Mr. Bockstael moved that Clause 34 be amended by deleting lines 28 to 30 on page 15. After debate thereon, by unanimous consent Mr. Bockstael withdrew his amendment. It was agreed that subclause 34.(1) be allowed to stand.

I would ask the chairman. I will leave the Chair.

The Chairman: Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: In Clause 34, my motion is that Clause 34 be amended by deleting lines 28 to 30 on page 15.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, I am sorry, Mr. Mazankowski moved his amendment and there was a discussion about his withdrawing it. I had my hand up to discuss his amendment. I do not know that it has been formally withdrawn.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not aware of its being formally introduced.

Mr. Benjamin: It was presented, then.

The Chairman: It was presented but it was not moved, so he could withdraw it even without unanimous vote.

Mr. Benjamin: I do not mind whether Mr. Mazankowski does it here or at report stage. I only want to comment on his amendment to this extent . . .

The Chairman: But it is not before the committee.

Mr. Benjamin: It has been presented. It is before the committee. It is in the evidence.

The Chairman: He withdrew it.

Mr. Benjamin: How can he withdraw something he has not moved? He presented it. It is before the committee for discussion.

The Chairman: Mr. Benjamin, it is not before the committee; it is with Mr. Mazankowski.

[Traduction]

Ce n'est pas la première fois que nous essayons d'élargir ce projet de loi à B.C.R., et ce ne sera probablement pas la dernière, mais si cette proposition risque d'être plus facilement acceptée par le gouvernement et les députés de la majorité au stade du rapport, je vais attendre jusque-là.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Dans cet article 34 j'avais proposé une motion à l'effet que le membre de phrase: «part totale de l'État dans la variation des coûts s'entend au sens du paragraphe 54.(1)» soit supprimé, et cette motion a été acceptée. Je suis en train de vérifier le procès-verbal à ce sujet.

Je vais rafraîchir votre mémoire. Page 133:4, après un débat sur la motion de M. Mazankowski concernant l'article 34:

Après débat et mise aux voix, le projet d'amendement est rejeté par vote à main levée.

Ensuite:

M. Bockstael propose que l'article 34 soit modifié par la suppression des lignes 28 à 30 page 15. Après débat et sur consentement unanime, M. Bockstael retire son amendement. Il est convenu que le paragraphe 34.(1) sera réservé.

Je demanderai au président. Je vais quitter le fauteuil.

Le président: Oui, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Mon amendement à l'article 34 vise la suppression des lignes 40 à 43, page 15.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Mazankowski a introduit son amendement, et il a été question de le retirer. J'avais levé la main pour intervenir à son sujet, je n'ai pas entendu confirmation qu'il ait été retiré.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne crois pas que l'amendement ait été officiellement introduit.

M. Benjamin: Il a été présenté.

Le président: Il a été présenté, mais il n'a pas été introduit, si bien qu'il a pu le retirer sans avoir besoin du consentement unanime.

M. Benjamin: Peu m'importe qu'il introduise son amendement aujourd'hui ou au stade du rapport, je voulais simplement exprimer mon avis sur . . .

Le président: Mais le Comité n'est pas saisi de l'amendement.

M. Benjamin: Il a été présenté, et le Comité en est donc saisi. Il figure au procès-verbal.

Le président: Il l'a retiré.

M. Benjamin: Comment peut-il retirer quelque chose qu'il n'a pas introduit? Il l'a présenté, le Comité en est donc saisi.

Le président: Non, monsieur Benjamin, le Comité n'en est pas saisi, l'amendement appartient à M. Mazankowski.

[Text]

Mr. Benjamin: How many hours have we spent in this committee discussing things that were not before the committee, in your terms?

The Chairman: Well . . .

Mr. Benjamin: However, we . . .

The Chairman: I am not sure Mr. Mazankowski wants it discussed. I assume that is why he withdrew it.

Mr. Mazankowski: If I were assured that there would be some enlightenment coming from that end of the table for a change, I would be prepared to listen, but . . .

Mr. Benjamin: I have a bushel of it . . . if you will pardon the expression.

The Chairman: Mr. Bockstael was in the process of moving an amendment. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: As the minutes show, we agreed by unanimous consent that I would withdraw my amendment and present it again when we returned to this clause. I would remind the people present that there was an identical motion by the Official Opposition. The motion that I presented and am presenting now is that Bill C-155 be amended in Clause 34.(1) on page 15 in the definition "estimated cumulative government share of the cost change" by deleting lines 28 to 30. It was discussed at that time, but it was asked to leave it so it could be considered when the whole Clause 34 was looked at a second time.

• 2005

The Chairman: Moved by Mr. Bockstael that Clause 34.(1) be amended at line 28 by striking out lines 28 to 30.

Mr. McKnight: We know why we want it removed. Could Mr. Bockstael explain why he would like it removed?

Mr. Bockstael: To be consistent with other parts of the bill where we have deleted "estimated cumulative government share". We did treat that item in other clauses. I do not recall exactly where they were located, but we did treat consequential amendments in like manner.

The Chairman: It was Clause 37.

Mr. Flis: Clause 54, page 27.

Mr. Bockstael: Yes, we took it out on page 27 as well, and it was consistent. When you already speak in the previous line, 25, of "cumulative government share of the cost change", you do not, in the second stage, have to deal with the estimated cumulative share when you are dealing with the actual "cumulative government share".

The Chairman: Exactly, because it had to do also with the timeframe in which the bill is being implemented.

Amendment agreed to.

The Chairman: Any further amendments to Clause 34?

[Translation]

M. Benjamin: À votre avis, combien d'heures avons-nous passées au sein de ce Comité à discuter de choses dont il n'était pas saisi?

Le président: Eh bien . . .

M. Benjamin: Et pourtant nous . . .

Le président: Je ne suis pas certain que M. Mazankowski souhaite que l'on en débattenne, et je crois que c'est pour cela qu'il l'a retiré.

M. Mazankowski: Si j'avais l'assurance que, pour une fois, nous allons entendre des choses intéressantes à ce bout de la table je serais peut-être disposé à écouter, mais . . .

M. Benjamin: J'en ai un plein boisseau si vous me permettez l'expression.

Le président: M. Bockstael allait présenter un amendement. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Ainsi qu'il ressort du procès-verbal, nous avons décidé par consentement unanime que mon amendement serait retiré et réintroduit lorsque nous en arriverions à cet article. Je vous rappelle que l'opposition officielle a présenté une motion identique. Celle que je veux introduire maintenant est à l'effet que le Bill C-155 soit modifié au paragraphe 34.(1) de la page 15 par la suppression des lignes 40 à 43 définissant la part totale de l'État dans la variation des coûts. Nous en avons déjà discuté, mais on avait décidé de laisser cela en suspend jusqu'au moment où nous reviendrions sur la totalité de l'article 34.

Le président: Proposé par M. Bockstael: Que le paragraphe 34.(1) soit modifié par la suppression des lignes 40 à 43.

M. McKnight: Nous savons pourquoi nous voulons supprimer cette définition, mais M. Bockstael pourrait-il nous expliquer pourquoi lui veut le faire aussi?

M. Bockstael: C'est par souci de cohérence avec le restant du projet de loi où nous avons supprimé partout l'expression «part totale de l'État dans la variation des coûts». Nous l'avons fait dans d'autres articles dont j'ai oublié les numéros et il conviendrait de le faire aussi ici.

Le président: C'était l'article 37.

M. Flis: L'article 54, page 27.

M. Bockstael: Oui, nous l'avons également enlevé à la page 27, et c'était logique. Lorsqu'on parle déjà à la ligne précédente de la part totale de l'État vous n'avez pas besoin, une ligne plus loin, de parler de part totale estimative de l'État, alors que l'on traite de la part effective.

Le président: Exactement, car cela concerne également la durée d'application du projet de loi.

L'amendement est adopté.

Le président: Y a-t-il d'autres amendements à l'article 34?

[Texte]

Mr. McKnight: Yes, in 34.(2), line 22, page 16. In Part II, Section 34, in the definitions, Mr. Chairman, starting at line 22, the definition of "shipper" . . .

Before I move my motion, Mr. Chairman, before we got here I was on my way over to speak to the . . .

The Chairman: You cannot mean line 22 for the definition of "shipper".

Mr. Bockstael: It would be 24.

The Chairman: It is page 16.

Mr. McKnight: Yes, I am just going alphabetically, Mr. Chairman. I do not know how you want to do this, but I have "s" following "i".

The Chairman: After line 21 on page 16 would be the proper place.

Mr. McKnight: We agree on that? Starting at line 22.

As I started to say before I was confused in my alphabet by suggestions that came forth from your end of the table, sir, I was on my way to speak to our general counsel. The definition as proposed and discussed very briefly at a later stage than this in the bill is:

A shipper means any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with a railway company for the movement of grain.

Mr. Chairman, before I move my motion, I would like permission to ask the counsel what would happen if a change were made to say a shipper means any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with system participants for the movement of grain.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: It then could be a sequence of shippers. For instance, one system participant could contract with another system participant for some part of the movement. And then the second one, with respect to the same shipment, could have another contract. But the rate, it is the rate by rail. In the bill we talk about the portion or the percentage to be paid by the shipper. That is solely in respect of the movement of the grain by rail. So the contract has to be with the carrier of the grain by rail.

• 2010

Mr. McKnight: It says "with a railway company". What would happen if there were a disruption of service by the carrier under which the shipper had contracted? Would that give the shipper the ability for damages, sanctions, pecuniary, non-pecuniary, against the carrier?

Mr. D. Lefebvre: Yes, I think if the carrier is in breach of his contract he, under normal contractual law, would be subject possibly to some damages. That is one part. You have a contract there and there are some contractual obligations.

Mr. McKnight: Right.

[Traduction]

M. McKnight: Oui, au paragraphe (2), ligne 22, page 16. Dans la partie II, article 34, c'est-à-dire les définitions, commençant à la ligne 22, la définition de «expéditeur» . . .

Avant d'introduire ma motion, monsieur le président, avant de venir ici je suis allé parler à . . .

Le président: Cette définition ne peut pas s'insérer à la ligne 22.

M. Bockstael: Peut-être la ligne 24.

Le président: Nous en sommes à la page 16.

M. McKnight: Oui, je suis dans l'ordre alphabétique, monsieur le président. Je ne sais pas comment vous voulez procéder, mais j'ai la lettre s qui suit la lettre i.

Le président: Le bon endroit serait après la ligne 22 à la page 16.

M. Bockstael: Sommes-nous d'accord? Commençant à la ligne 22.

Ainsi que j'avais commencé à le dire avant que l'on m'interrompe, j'en ai parlé à notre conseiller. La définition qui avait été proposée et débattue très brièvement était la suivante:

Expéditeur: société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte avec une compagnie de chemins de fer pour le mouvement du grain.

Monsieur le président, avant d'introduire ma motion, je voudrais l'autorisation de demander à notre conseiller ce qu'il penserait d'une définition disant: expéditeur: société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte avec des participants au système pour le mouvement du grain.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Il pourrait s'agir alors d'une multitude d'expéditeurs. Par exemple, un participant au système pourrait contracter avec un autre participant au système pour une partie du mouvement. Ensuite le deuxième, concernant la même marchandise, pourrait conclure un autre contrat. Mais le seul tarif visé est celui du transport par rail. Dans le projet de loi nous parlons du pourcentage du tarif à payer par l'expéditeur mais uniquement en ce qui concerne le transport par rail. Le contrat doit donc être établi avec le transporteur ferroviaire.

M. McKnight: On dit: «avec une compagnie de chemins de fer». Qu'arriverait-il s'il y avait une interruption de service chez le transporteur avec lequel le contrat a été conclu? Est-ce que l'expéditeur pourrait alors demander des indemnités ou des sanctions pécuniaires ou non contre le transporteur?

M. D. Lefebvre: Oui, dans la mesure où le transporteur serait en rupture de contrat il serait passible d'indemnité en droit contractuel. Dans la mesure où il y a un contrat, il y a des obligations contractuelles.

M. McKnight: Oui.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: In addition to that, there is a law, which is Section 262, that puts some legal obligation, independent of any contract, on a carrier to, in the opinion of the commission, give reasonable and adequate service. Independent of any contract or contractual obligation, the commission could force a carrier to provide an adequate service for the movement of grain.

Mr. McKnight: So then there would be two forms of protection for a shipper as defined here in this amendment. There would be Section 262, as you see it in the act, and hopefully some others, plus the ordinary binding contract that could be taken to a court of law to force the carrier to act on behalf of the shipper.

Mr. D. Lefebvre: Plus le fait que cette loi contraint le transporteur à transporter le grain à un tarif prescrit. Il y a donc là un troisième recours de l'expéditeur, qui peut saisir la commission en vertu de l'article 52 de cette loi pour se plaindre que le transporteur refuse de transporter son grain au tarif prescrit. La commission aurait alors le pouvoir de contraindre le transporteur à modifier son tarif conformément au tarif statutaire fixé par la loi.

Mr. McKnight: Not on the amendment, but I would just caution Mr. Lefebvre on the use of statutory rate. Now we have a rate set by statute. And the interpretation among 150,000 grain producers is not Mr. Lefebvre's interpretation.

Mr. Chairman . . .

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am sorry to interrupt, Bill.

Mr. McKnight: That is quite all right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just realized, when we stood Clause 34, when we were initially dealing with it, my amendments Nos. 31 and 32 were not dealt with and we all agreed that everything stands until we return to it. I am sorry I did not catch this a few minutes earlier, because I did not mean to interrupt Mr. McKnight, but my amendment 31 is lines 31 to 37 on page 15 and 1 to 17 at page 16. My notes tell me that it was allowed to stand. We did not deal with my amendment No. 32 because we had all agreed to let Clause 34 stand. In effect, all these things were allowed to stand. I am quite willing to deal with Mr. McKnight's proposal and then we can return to mine later, rather than interrupting his at the moment.

Mr. McKnight: Could I just move it, if it is all right, and then we could go back, Mr. Chairman?

• 2015

The Chairman: I would be inclined to bend the rule a little bit and go back to Mr. Benjamin's amendments. Is that agreed?

Mr. Mayer: We will support you.

[Translation]

M. D. Lefebvre: En outre, il existe une disposition de droit, l'article 262, qui impose l'obligation à tout transporteur, indépendamment de tout contrat, de fournir un service raisonnable et adéquat, de l'avis de la commission. Indépendamment de tout contrat ou obligation contractuelle, la commission pourrait contraindre un transporteur à fournir un service adéquat pour le mouvement du grain.

M. McKnight: Un expéditeur tel que défini ici disposerait donc de deux formes de protection. Il y aurait cet article 262 et peut-être d'autres, plus le fait que le contrat contraignant ordinaire pourrait être invoqué en justice pour contraindre le transporteur à agir au nom de l'expéditeur.

M. D. Lefebvre: Plus le fait que cette loi contraint le transporteur à transporter le grain à un tarif prescrit. Il y a donc là un troisième recours de l'expéditeur, qui peut saisir la commission en vertu de l'article 52 de cette loi pour se plaindre que le transporteur refuse de transporter son grain au tarif prescrit. La commission aurait alors le pouvoir de contraindre le transporteur à modifier son tarif conformément au tarif statutaire fixé par la loi.

M. McKnight: Je mets en garde M. Lefebvre contre l'utilisation de l'expression «tarif statutaire». Nous avons à l'heure actuelle un tarif fixé par statut, mais l'interprétation des 150,000 producteurs de céréales n'est pas la même que celle de M. Lefebvre.

Monsieur le président . . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suis désolé de vous interrompre, Bill.

M. McKnight: Cela ne fait rien.

M. Benjamin: Monsieur le président, je viens de me rendre compte que lorsque nous avons réservé la première fois l'article 34, mes amendements 31 et 32 n'ont pas été débattus, et nous avons convenu qu'ils seraient tous réservés jusqu'à maintenant. Je regrette de ne pas m'en être rendu compte un peu plus tôt, car je ne voulais pas interrompre M. McKnight, mais mon amendement 31 porte sur les lignes 32 à 43 à la page 15 et 1 à 17 à la page 16. Mes notes disent qu'il a été réservé. Nous n'avons pas examiné mon amendement numéro 32, car nous avions tous convenu de réserver l'article 34. Je suis tout à fait disposé à laisser poursuivre M. McKnight avant de revenir à mes amendements plutôt que de l'interrompre maintenant.

M. McKnight: Pourrais-je introduire mon amendement d'abord, pour revenir en arrière ensuite, monsieur le président?

Le président: Je serais enclin à forcer un peu la règle et à revenir tout de suite sur les amendements de M. Benjamin. Est-ce convenu?

M. Mayer: Nous sommes avec vous.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: You are not bending a rule. The Chair stood my amendment as well as Clause 34. The committee stood it.

The Chairman: Okay, you have a point.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, to move along, I would like to move it if we can go back. If not, I would give up my place here.

The Chairman: Go ahead, and we will go back to Mr. Benjamin.

Mr. McKnight: Okay. As you are aware, Mr. Chairman, this amendment was the result of some deep soul searching by the witnesses and officials from the department at a request I and other members had made for a definition of shipper.

So I would now so move that, in Bill C-155 at line 22 of page 16, a definition of shipper be inserted:

“shipper” means any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with a railway company for the movement of grain.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Bockstael: Call the question.

Mr. Flis: I have a brief question for Mr. Lefebvre. When we discussed this earlier, I think Mr. Lefebvre was under the impression there was no need for a definition of shipper. Why the change of heart?

Mr. D. Lefebvre: There is no change of heart. But if there is to be a definition, I like this one.

Mr. Flis: He likes this one.

The Chairman: Mr. Dubois.

M. Dubois: Monsieur Lefebvre, on s'oppose à une question concernant le français . . . En anglais on dit:

A shipper means any person, partnership, corporation, or organization . . .

en français on dit:

Expéditeur: Société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte . . .

Alors là, le mot «personnes» pourrait inclure agriculteur, fermier; il faudrait dire que «Expéditeur signifie toute personne» . . .

M. D. Lefebvre: D'accord. Il manque un mot là.

M. Dubois: . . . «toute société, toute corporation ou organisation» . . .

M. D. Lefebvre: Il faut ajouter le mot «personne» au début. Je suis d'accord.

M. Ostiguy: Ou «individu»!

M. D. Lefebvre: «Personne», ça va!

M. Dubois: «Personne». Alors, il faudrait dire quoi? En français, il faudrait dire: Expéditeur, c'est société, personne . . .

[*Traduction*]

M. Benjamin: Vous n'enfreignez pas le règlement. Le Comité avait réservé mon amendement en même temps que l'article 34.

Le président: Bien, vous avez raison.

M. McKnight: Monsieur le président, si nous pouvons revenir en arrière, j'introduirais mon amendement, sinon je peux attendre.

Le président: Allez-y, nous reviendrons ensuite à M. Benjamin.

M. McKnight: Bien. Comme vous le savez, monsieur le président, cet amendement résulte d'un long examen de conscience de la part des témoins et des fonctionnaires du ministère, après la demande que moi-même et d'autres députés leur avons faite de définir la notion d'expéditeur.

Je propose donc maintenant que le Bill C-155 soit modifié à la ligne 18 de la page 16 par l'insertion de la définition d'expéditeur:

«expéditeur»: société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte avec une compagnie de chemins de fer pour le mouvement du grain.

Le président: Monsieur Flis.

M. Bockstael: Passons au vote.

M. Flis: J'ai une brève question pour M. Lefebvre. Lorsque nous avons débattu de cela précédemment, je crois que M. Lefebvre était d'avis qu'il n'était pas nécessaire de définir «expéditeur». Pourquoi a-t-il changé d'avis?

M. D. Lefebvre: Je n'ai pas changé d'avis, mais s'il faut donner une définition, j'aime bien celle-ci.

M. Flis: Il aime bien celle-ci.

Le président: Monsieur Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Lefebvre. There is a variation in the French text. In English it says:

A shipper means any person, partnership, corporation, or organization

while in French it says:

Expéditeur: Société ou corporation, société de personnes ou organisme qui contracte . . .

The word “person” could include a farmer, a producer; so that in French we should have “*Expéditeur signifie toute personne*” . . .

Mr. Lefebvre: Agreed. There is a word missing.

Mr. Dubois: . . . “toute société, toute corporation ou organisation” . . .

Mr. D. Lefebvre: We have to add the word “personne” at the beginning. I agree.

Mr. Ostiguy: Or “individu”.

Mr. D. Lefebvre: “Personne” is correct.

Mr. Dubois: “Personne”. So what would it be in French? In French we would have to say: “*Expéditeur, c'est société, personne*” . . .

[Text]

M. D. Lefebvre: Ou «tout individu, société ou corporation... société»... ça va.

M. Ostiguy: Ou «tout individu». J'aimerais mieux le mot «individu».

M. D. Lefebvre: Très bien. «Individu», ça va.

M. Dubois: Alors, pour le compte rendu en français là, il faut que ça inclut le «fermier»...

Mr. McKnight: I hope Mr. Dubois realizes I had absolutely nothing to do with the translation from English to French.

Mr. D. Lefebvre: Actually, it was a translation from French to English.

The Chairman: On this amendment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, sir. Whether we say "individual" or "person" is fine with me.

Mr. McKnight, when you say "person, partnership, corporation or organization", I think it is already in the bill that a shipper is also an agency. That would be the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission. So would any of those words, "person, individual, partnership, corporation or organization", cover an agency of the Crown?

Mr. D. Lefebvre: Yes, I think the Canadian Wheat Board is probably a corporate body.

Mr. Benjamin: Probably.

Mr. D. Lefebvre: I can check that, but I think it is a corporate body first. So it is covered by "corporation", but it is certainly covered by "organization".

Mr. Benjamin: It is covered by "organization".

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Benjamin: I was just wondering whether or not adding the word "agency" in there would be needed, that is all.

Mr. D. Lefebvre: I would prefer not, Mr. Chairman, because then it becomes the agency of any of the parties that we list; and I would rather let the law of agency work as opposed to saying "any agency". I think it adds to the confusion.

Mr. Benjamin: Shipper requires a definition so broad that... I like the words Mr. McKnight has come up with, but I did not know if it was broad enough and whether or not "agency" should be included in there to leave no loopholes in the matter.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the Canadian Wheat Board is a corporation.

Mr. Benjamin: And the Canadian Grain Commission. All right, I am happy.

Mr. McKnight: Just to help Mr. Benjamin in his quest for clarity, would the counsel to the committee agree with Mr. Lefebvre?

[Translation]

Mr. D. Lefebvre: Or "tout individu, société ou corporation... société... That is okay.

Mr. Ostiguy: Or "tout individu". I would rather have the word "individu".

Mr. D. Lefebvre: Very well. "Individu" is all right.

Mr. Dubois: So that for the record, in French, this would include the farmer.

M. McKnight: J'espère que M. Dubois sait que je n'ai absolument rien à voir avec la traduction.

M. D. Lefebvre: En fait, cela a été traduit du français à l'anglais.

Le président: Vous souhaitez intervenir sur cet amendement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui. Peu m'importe que l'on dise «individu» ou «personne».

Monsieur McKnight, lorsque vous dites: «personne», société ou organisme, je pense que le projet de loi indique déjà qu'un expéditeur peut également être un organisme public comme, par exemple, la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des céréales. Est-ce que l'un de ces termes «personne», individu, société de personnes, corporation ou organisme pourrait s'appliquer à un organisme de la Couronne?

M. D. Lefebvre: Oui, je pense que la Commission canadienne du blé constitue une corporation.

M. Benjamin: Probablement.

M. D. Lefebvre: Je peux le vérifier, mais je crois que c'est une corporation. Ce serait donc couvert par le mot «corporation», mais certainement aussi par le mot «organisme».

M. Benjamin: C'est couvert par le terme «organisme».

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Benjamin: Je me demandais s'il ne fallait pas ajouter le mot «agence», rien d'autre.

M. D. Lefebvre: Je préférerais ne pas le faire, monsieur le président, car alors cela pourrait s'appliquer à l'agent de l'une ou l'autre des parties dont nous dressons la liste; je crois que cela ne ferait qu'ajouter à la confusion.

M. Benjamin: Il faut que la définition soit aussi large que possible... J'aime bien le libellé de M. McKnight, mais je me demandais s'il est suffisamment large et s'il ne fallait pas inclure le terme «agence» pour fermer toutes les échappatoires possible.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, la Commission canadienne du blé est une corporation.

M. Benjamin: Et la Commission canadienne des céréales? Très bien, cela me satisfait.

M. McKnight: En vue d'aider M. Benjamin dans sa recherche de la clarté, est-ce que le conseiller de la commission est d'accord avec M. Lefebvre?

[Texte]

• 2020

[Traduction]

Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Yes, I think the definition is very good. I just do not know why "corporation" is included, because under the Interpretation Act "person" is a corporation.

Mr. McKnight: We did not want to miss anything.

Mr. Thompson: The other thing is, I am not sure how this might happen, but there might be an interchange of traffic between two railways, in which case one railway would be a shipper.

The Chairman: It is the one you consign it to.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, Mr. Benjamin, it is your turn.

Mr. Benjamin: Thank you.

Turning to the bottom part of page 15, I would like to move that Bill C-155 be amended in Clause 34 by striking out lines 31 to 37 at page 15 and lines 1 to 17 at page 16 and substituting the following therefor:

"estimated eligible costs", in respect of any crop year, means an amount equal to the short-run variable costs of the railway companies for the movement of grain.

You will see from my explanatory note, Mr. Chairman, that it changes the method by which the cost of hauling grain is calculated for the purpose of setting rates, because the bill as written includes the cost of hauling grain, operating expenses, cost of capital, meaning return on investment and depreciation related to grain movement, constant costs, depreciation costs of grain-dependent branch lines, without deducting the revenue from other traffic hauled on those lines. So my amendment attempts to define the cost of hauling grain to be the short-run variable costs; that is, the operating expenses, including the share of common operating expenses such as despatching and so forth. I believe it would include also provisions for maintenance costs, but it would exclude some of these other costs that are built in and that are laid on grain and do not take into account any other traffic on those lines.

In light of what we heard from various consultants about this business of the generosity of the government in the setting of the rate and what will be considered costs, I think this amendment would go some distance to cutting off what we have had from witnesses. It was anywhere between \$50 million and \$120 million too generous in payments to the railroads, based on what is in the bill, let alone what was in Gilson or Snaveley. So I would hope the committee would agree that this is a proper way of assessing costs when it comes to the purpose of setting rates, because I think it coincides with evidence we have heard from consultants, and even evidence and discussion in the committee, regarding constant costs and other costs not related to the hauling of grain.

M. Keith Thompson (conseiller principal, Commission canadienne des transports): Oui, je crois que la définition est très bonne. Simplement, je ne vois pas pourquoi on ajoute le mot «corporation» puisque, selon la loi d'interprétation, «personne» s'applique également à une corporation.

M. McKnight: Nous voulions être sûrs de ne rien oublier.

M. Thompson: Par ailleurs, je ne sais pas comment les choses se passent en pratique, mais il pourrait y avoir un échange de fret entre deux compagnies ferroviaires, auquel cas l'une deviendrait un expéditeur.

Le président: C'est celle à laquelle vous confiez le fret qui compte.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Benjamin, c'est votre tour maintenant.

M. Benjamin: Je vous remercie.

Passant au bas de la page 15, je propose que le Bill C-155 soit modifié à l'article 34 par la suppression des lignes 13 à 37 page 15 et leur remplacement par ce qui suit:

«coûts admissibles estimatifs» pour toute campagne agricole, signifie un montant égal aux coûts variables des chemins de fer pour le transport des céréales sur de courtes distances.

Vous verrez dans ma note explicative, monsieur le président, que cela modifie la méthode de calcul du coût du transport aux fins de l'établissement des tarifs, car le projet de loi, tel que rédigé, intègre le coût du transport, les frais d'exploitation, le coût du capital, c'est-à-dire le bénéfice sur l'investissement et l'amortissement, les frais constants, l'amortissement des embranchements servant au transport des céréales sans déduire les recettes tirées du fret transporté sur ces mêmes lignes. Mon amendement cherche donc à définir le coût du transport du grain comme étant les coûts variables à court terme c'est-à-dire les dépenses d'exploitation, y compris la part des frais d'exploitation communs telle que l'organisation des convois etc. On croit que cela engloberait également les frais d'entretien, mais exclurait les autres coûts que l'on applique aux céréales sans rien déduire pour tenir compte du fret qui est transporté sur ces mêmes voies.

Après ce que les divers experts nous ont dit concernant la générosité du gouvernement dans le calcul des tarifs et des coûts je pense que cet amendement retranchera quelque peu ces largesses. Ce projet de loi, à lui seul, accorde entre 50 et 120 millions de trop aux compagnies ferroviaires. J'espère donc que le Comité considérera que c'est là une bonne façon de calculer les coûts aux fins du calcul des tarifs, car je pense qu'elle correspond aux témoignages des experts et à tout ce que nous avons entendu ici concernant les frais constants et les autres frais qui sont indépendants du transport des céréales.

[Text]

So I recommend this highly. I hope you will buy it.

The Chairman: Mr. Benjamin, would you not agree that the amendment changes the intent of the bill?

Mr. Benjamin: No, one of the intents of the bill is to establish a method by which the costs are calculated. All my amendment does is adjust how those calculations are arrived at for the purpose of setting rates. That is all that does. The intent of the bill still remains intact.

• 2025

Mr. Mayer: He is helping the government.

Mr. Benjamin: A method by which the costs of hauling grain are calculated, that is still there. All this does is adjust the method.

The Chairman: Mr. Kroeger, would the acceptance of this amendment require amendments to all the various clauses in the section of the bill dealing with rates?

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development, Transport Canada): It would require various other amendments to the bill, Mr. Chairman—for example where we define the size of the Crow benefit in the transitional years when the contribution to constant costs is being phased in. There are other places in the bill that would also require amendment if Mr. Benjamin's amendment were accepted.

The Chairman: Would you consider this a substantive amendment?

Mr. Kroeger: Not being as expert in such interpretations as you, Mr. Chairman, I would still say yes.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am not sure whether this will help you in reaching a decision, but I find it somewhat strange that Mr. Benjamin, who has vowed to fight this bill right into the ground and obstruct it, kill it, do whatever he can, is now helping the government define a new freight rate structure by redefining the eligible costs that are attributable to the railways for the purposes of establishing a new freight rate. I find that somewhat inconsistent and contradictory.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Benjamin: All our amendments in totality and individually are such that . . .

Mr. Mazankowski: You cannot have it both ways . . .

Mr. Benjamin: —it is how a bill would read written by the NDP. Eligible costs, I submit to you, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I will refrain from making any editorial comments on that, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The eligible costs, even if required to satisfy drafters . . .

[Translation]

Je vous recommande donc fortement cet amendement et j'espère que vous l'accepterez.

Le président: Monsieur Benjamin, ne convenez-vous pas que cet amendement modifie l'esprit du projet de loi?

M. Benjamin: Non, car l'un des objets du projet de loi est d'établir une méthode de calcul des coûts. Mon amendement ne fait rien d'autre que de modifier la formule utilisée pour fixer les tarifs. C'est tout ce qu'il fait, et l'esprit du projet de loi reste la même.

M. Mayer: Il aide le gouvernement.

M. Benjamin: Il s'agit d'une méthode qui permet de calculer le transport des grains, et elle est toujours là. Tout ce qu'on fait, c'est de l'ajuster.

Le président: Monsieur Kroeger, est-ce que accepter cet amendement obligerait à apporter des amendements à tous les autres articles de cette partie du bill qui traite des taux?

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministère d'État au développement économique, Transports Canada): En effet, il faudrait apporter divers autres amendements au projet de loi, par exemple, à l'endroit où nous définissons l'importance de la subvention du Nid-de-Corbeau au cours des années de transition, pendant que la contribution aux coûts constants est introduite. Il y a d'autres endroits aussi dans ce projet de loi où il faudrait apporter des amendements si l'on veut que l'amendement de M. Benjamin soit accepté.

Le président: Estimez-vous qu'il s'agit là d'un amendement de fond?

M. Kroeger: Je ne suis pas expert pour interpréter cette affaire, monsieur le président, mais, à mon avis, je crois que oui.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je ne suis pas sûr si ce que je dis là va aider à prendre une décision, mais je trouve étrange que M. Benjamin qui s'est juré de faire disparaître ce projet de loi, d'y faire obstruction, aide maintenant le gouvernement à définir une nouvelle structure pour les taux de transport en redéfinissant les coûts admissibles que les chemins de fer pourront utiliser pour fixer un nouveau barème. Je trouve cette façon de procéder tout à fait illogique et contradictoire.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Benjamin: Tous nos amendements pris ensemble et individuellement sont tels que . . .

M. Mazankowski: Vous ne pouvez pas gagner sur les deux tableaux.

M. Benjamin: . . . c'est ainsi que serait le projet de loi s'il avait été rédigé par le NPD. Les coûts admissibles, je prétends, monsieur le président . . .

Le président: Je m'abstiendrai d'apporter des remarques sur la rédaction, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les coûts admissibles, même s'il faut satisfaire les rédacteurs . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: Unions still exist; the marriage is still there.

Mr. Benjamin: The method under which costs are calculated for the purpose of setting rates is not a substantive amendment, it only adjusts the method. I do not see how anyone can conclude that that is a substantive amendment. Now, if it needs some consequential amendments in detail here and there, that can be done overnight.

The Chairman: Okay, let us have a look, Mr. Benjamin; let us have a look at your comment. The bill as written would include, as a cost of hauling grain, operating expenses, cost of capital . . .

Mr. Benjamin: Constant capital.

The Chairman: —return on investment and depreciation relating to grain movement, constant costs, cost of capital, return on investment and depreciation of cost of grain-dependent branch lines without deducting the revenue from other traffic hauled on these lines. I think there are a few other things thrown in there as well. You were changing that to include in the estimated eligible costs only the short-run variable costs to the railroad, and I . . .

Mr. Benjamin: That is right; that would be the calculation then.

The Chairman: It seems to me that is a rather substantive amendment; and it seems to me as well it would require subsequent amendments which we do not have.

Mr. Benjamin: So? We have done that before.

The Chairman: Having dealt with all of the other clauses in which those consequential amendments would have to be made . . . ; they have been dealt with.

Mr. Benjamin: Tough cookie; we stood the clause.

The Chairman: Citation 773, paragraph 10, says:

10. A substantive amendment may not be introduced by way of a modification to the interpretation clause of a bill.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Just to help you, Mr. Chairman, yesterday we moved a new Clause 55.(4), which reads:

(4) For greater certainty, it is declared that for any of the crop years 1983-84 to 1985-86, the total revenue to be received by the railway companies shall not exceed the aggregate of the volume-related variable costs and line-related variable costs for the movement of grain in each such crop year.

At the time we presented that amendment, Mr. Chairman, the NDP abstained.

[Traduction]

M. Mazankowski: Les syndicats sont toujours là; le mariage existe toujours.

M. Benjamin: La méthode pour calculer les coûts et établir les tarifs ne constitue pas un amendement de fond, car il s'agit simplement d'un ajustement de méthode. Je ne vois pas comment on peut prétendre qu'il s'agit là d'un amendement de fond. D'un autre côté, si nous devons apporter des modifications corrélatives ici et là, ce peut être fait d'un jour à l'autre.

Le président: D'accord, examinons, monsieur Benjamin, votre commentaire. Le projet de loi tel qu'il est rédigé tiendrait compte des frais de transport des grains, des frais d'exploitation, du coût du capital . . .

M. Benjamin: Du capital constant.

Le président: . . . des recettes sur les investissements et de l'amortissement dans le cas du transport du grain, des coûts constants, du coût du capital, des recettes d'investissement et de l'amortissement du coût pour les lignes secondaires sans déduire les recettes provenant d'autres transports qui se font sur ces lignes. Je crois qu'il y a encore d'autres facteurs qui ont été prévus ici. Vous vouliez changer cette situation pour tenir compte dans les coûts admissibles évalués uniquement les coûts variables à courte échéance que doivent supporter les chemins de fer . . .

M. Benjamin: C'est exact; ce serait la façon de faire le calcul.

Le président: Il me semble qu'il s'agit là vraiment d'un amendement de fond et qu'on est alors obligé d'apporter des amendements corrélatifs dont nous ne disposons pas.

M. Benjamin: Et alors? Nous avons déjà procédé ainsi par le passé.

Le président: Ayant traité de tous les autres articles au sujet desquels il faudrait apporter des amendements corrélatifs . . . On a déjà disposé de tous ces articles.

M. Benjamin: La belle affaire; nous avons réservé l'article.

Le président: Citation 773, paragraphe 10 du Beauséjour:

10. Il n'est pas dans l'ordre de proposer une modification de fond sous forme de modification de l'article «interprétation» du projet de loi.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Pour vous aider, monsieur le président, je dirai qu'hier nous avons proposé le nouvel article 55(4) qui se lit ainsi:

(4) Pour éviter toute incertitude, il est déclaré que pour chacune des campagnes agricoles de 1983-1984 à 1985-1986, le revenu total des compagnies de chemins de fer ne doit pas dépasser la somme des coûts variables afférents au volume et des coûts variables afférents aux lignes, pour les mouvements du grain, au cours de la campagne.

Lorsque nous avons présenté cet amendement, monsieur le président, le NPD s'est abstenu.

[Text]

• 2030

As I read this, Mr. Chairman—Mr. Benjamin speaks about consistencies—I note here that it is almost the same clause and the same intent. But when it came to supporting us on this side, from the Conservative Party, there was not a vote from the NDP. I just find it strange that now, reopening the clause, they are going to attempt . . .

Mr. Mazankowski: What is going on over there in that party?

Mr. McKnight: They are going to attempt out of order, Mr. Chairman, if you so rule, to try to get back into the game somewhere along the line. I do not know. Maybe the coach was away and the ball was dropped. I do not know what the problem can be there.

The Chairman: Mr. Althouse, do you wish to speak on the procedural acceptability?

Mr. Althouse: I am sorry, no. I was only going to respond to Mr. McKnight's allegation.

The Chairman: For the reasons I have given, in my judgment the amendment is out of order; and I so rule.

Mr. Althouse: I just wanted to make it quite clear to Mr. McKnight that he knows the motion I did not vote on was one that had two parts to it, one of which we could have supported and the other which we had to oppose. It is very difficult in those instances to make a snap judgment as to which way to go. Given a situation where it was one of each, I felt an abstention probably was the best way to describe how we felt on that particular one.

I also want to point out on that particular one, that for some reason, we had not got hold of a copy of the motion that was before us, and it went very quickly.

The Chairman: All right. I think I have no further notices of amendments to Clause 2.

Mr. McKnight: They are very clearly labelled, Mr. Chairman, numbers 4 and 5, which should allow someone to differentiate between ones that are acceptable and ones that are not.

The Chairman: Which one, Mr. Flis?

Mr. Flis: Line 22 on tariff.

The Chairman: On what page?

Mr. Flis: It is on tariff on page 16.

The Chairman: Page 16? But that is Clause 34.

Mr. Benjamin: Yes, that is what we are on.

Mr. Bockstael: We have been on Clause 34 for the last hour. He wants the word "tariff" changed.

The Chairman: Oh, all right. Are there any before line 24?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you will also look at my amendment 32, which was stood at the same time as amend-

[Translation]

Tel que je le comprends, monsieur le président—et M. Benjamin nous parle d'illogisme—je pense qu'il s'agit ici du même article et qu'on y a mis la même intention. Mais lorsqu'il s'agissait de nous appuyer ici du côté conservateur, le NPD n'a pas voté. Je trouve curieux que maintenant qu'on rouvre cet article il veut s'occuper . . .

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui ne va pas dans ce parti?

M. McKnight: Il va essayer, si vous décrêtez qu'il s'agit de quelque chose de non recevable, monsieur le président, de rentrer dans le jeu quelque part. Je n'en sais rien, mais peut-être que que l'entraîneur n'était pas présent et qu'on a laissé tomber la balle. Je ne sais pas quel est le problème du côté de ce parti.

Le président: Monsieur Althouse, est-ce que vous voulez discuter de la recevabilité?

M. Althouse: Je m'excuse, certainement pas. J'allais simplement répondre aux allégations faites par M. McKnight.

Le président: Pour les raisons que j'ai données, je considère cet amendement comme irrecevable et je décrète qu'il en est ainsi.

M. Althouse: Je voulais simplement faire bien savoir à M. McKnight que la motion au sujet de laquelle je n'avais pas voté se divisait en deux parties; nous aurions pu accepter une des parties, mais nous ne pouvions accepter l'autre. Il est difficile dans ces cas de prendre des décisions instantanées. Compte tenu du fait qu'il fallait prendre une décision ou qu'il fallait choisir une des deux parties, j'ai pensé que la meilleure façon de procéder était de s'abstenir dans ce cas.

Je voudrais aussi faire remarquer que pour quelque raison, nous n'avions pas en main la copie de la motion qui était présentée, et tout cela a été très vite.

Le président: D'accord. Je crois qu'il n'y a pas d'avis d'autres amendements à l'article 2.

M. McKnight: Ces amendements sont clairement numérotés 4 et 5, ce qui devrait permettre à quiconque de les différencier et de voir ceux qui sont acceptables et ceux qui ne le sont pas.

Le président: Duquel s'agit-il, monsieur Flis?

M. Flis: Il s'agit de la ligne 19 concernant le tarif.

Le président: À quelle page?

M. Flis: À la page 16.

Le président: Page 16? Mais il s'agit de l'article 34.

M. Benjamin: Oui, c'est ce que nous étudions.

M. Bockstael: Cela fait une heure que nous nous occupons de l'article 34, et il veut changer le mot «tarif».

Le président: Très bien. Y a-t-il quelque chose avant la ligne 19?

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous voulez bien examiner mon amendement 32, qui avait été réservé à cette

[*Texte*]

ment 31, when Clause 34 was stood, starting at line 22 at page 16, under "tariff", there is an amendment of mine that has not been dealt with yet.

The Chairman: That is at the same place as the government amendment.

Mr. Flis: Should I go first, Mr. Chairman?

I move that Bill C-155 . . .

Mr. Benjamin: Wait a minute! When Clause 34 was stood, my amendment was in front of this committee and yours was not.

Mr. Flis: That is correct. I bow to Mr. Benjamin, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We did our homework back in June. I cannot help it if the government comes in at the last minute.

The Chairman: Mr. Benjamin, move your amendment. Order, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to move that Bill C-155 be amended in Clause 34 by striking out lines 22 to 24 thereof and substituting the following therefor:

"tariff" means the tariffs of rates and conditions of carriage for the movement of grain in effect on the sixteenth day of June, 1983.

That is when this amendment was drafted. If you want to use any other date until now, I would be quite happy.

• 2035

The Chairman: Mr. Benjamin, I can deal with that one relatively quickly.

Mr. Benjamin: Before you decide to do that, Mr. Chairman, I want to argue with you, sir, that this amendment does not conflict with the principle of the bill in the long title.

The Chairman: Just with every other clause of the bill.

Mr. Benjamin: Well, the long title describes the intent, purpose, and principle of the bill. All my amendment does is prescribe what the tariff will be on rates assessed for the movement of grain and paid by grain producers. That is all it does. It does not conflict with the principle or the long title of the legislation.

The Chairman: Mr. Benjamin, let me ask you a question. Does this amendment not have the effect of retaining a regime of tariffs that this bill is specifically designed to change?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

[*Traduction*]

époque à titre d'amendement 31, lorsque nous avons réservé l'article 34, à partir de la ligne 19 à la page 16, vous verrez qu'au sujet de ce «tarif» j'ai présenté un amendement dont on n'a pas encore traité.

Le président: Est-ce que c'était au même endroit que l'amendement présenté par le gouvernement.

M. Flis: Dois-je commencer le premier, monsieur le président?

Je propose que le projet de loi C-155 . . .

M. Benjamin: Un instant. A l'époque où l'article 34 a été réservé, mon amendement était entre les mains du Comité, pas le vôtre.

M. Flis: C'est exact; je cède la place à M. Benjamin.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est en juin que nous avons effectué notre travail à ce sujet. Ce n'est pas de ma faute si le gouvernement arrive au dernier instant.

Le président: Monsieur Benjamin si vous voulez bien proposer votre amendement. À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que l'article 34 du projet de loi C-155 soit modifié par substitution, aux lignes 19 à 22 page 16, de ce qui suit:

«tarif»: «Tarif des taux et conditions de transport applicables aux mouvements du grain qui étaient en vigueur le 16 juin 1983».

C'est-à-dire, lorsque cet amendement a été rédigé. Si vous voulez vous servir d'une autre date, je n'y vois pas d'inconvénient.

Le président: Monsieur Benjamin, je puis en traiter assez rapidement.

M. Benjamin: Avant de procéder ainsi, monsieur le président, je voudrais vous indiquer que je considère que cet amendement n'entre pas en conflit avec le principe qui est exposé dans le titre entier, dans le titre tel qu'il est sur la page de couverture.

Le président: Il entre en conflit à peu près avec tous les autres articles du projet de loi . . .

M. Benjamin: Je dirais que le titre en son entier décrit l'esprit, l'objectif et le principe du projet de loi. Tout ce que mon amendement fait, c'est d'indiquer le tarif qui sera utilisé pour évaluer les taux du mouvement de transport de grain et payé par les producteurs de grain. C'est tout, cet amendement n'entre pas en conflit avec le principe ou le titre tout au long de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin, permettez-moi de vous poser une question. Est-ce que cet amendement n'a pas pour but de conserver un régime de tarif, que ce projet de loi justement veut changer?

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

[Text]

The Chairman: Yes or no.

Mr. Benjamin: —this bill contains a Schedule II . . .

The Chairman: Yes or no, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: My amendment does not change the intent of the bill, because Schedule II . . .

The Chairman: You did not answer my question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —has a rate of tariff that is in effect as of now, and for at least the first five months of the current crop year.

The Chairman: It is not in effect as of now.

Mr. Benjamin: The base rate scale? If that is not a tariff, I never saw one.

The Chairman: No, it is a base rate scale.

Mr. Benjamin: Yes, well, that is the tariff.

The Chairman: Mr. Benjamin, your amendment is in conflict with the bill itself and is therefore out of order.

Mr. Benjamin: There is nothing to prevent the government from paying more . . .

The Chairman: It is out of order.

Mr. Benjamin: —nothing to prevent them from paying some of the freight charges.

The Chairman: But that still conflicts with the intent of the bill, because the intent of the bill is to have the producer pay more as well.

Mr. Benjamin: Exactly.

The Chairman: And your amendment is out of order. I am sorry about it, but that is the way it is.

Mr. Benjamin: I thought you would never see it. Now we will see what the Tories will do from here on in.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes, on the same line, I move that Bill C-155 be amended by deleting lines 22 and 23 and substituting the following:

“tariff” means a tariff of rates, rules and regulations for the movement of grain filed and published pursuant to this Part;

All this amendment does, Mr. Chairman, is delete the words “conditions of carriage”, substituting “rules and regulations”. It is a better legal word here.

Mr. Mazankowski: How can you use the word “tariff” to describe the word “tariff”?

Mr. Flis: A tariff is a tariff of rates, rules, and regulations.

Mr. Bockstael: A list of rates.

The Chairman: That is a good example of totality.

[Translation]

Le président: Oui ou non?

M. Benjamin: . . . ce projet de loi contient une annexe II . . .

Le président: Oui ou non, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Mon amendement ne change rien à l'intention du bill, car l'annexe II . . .

Le président: Vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . expose un barème de taux, qui est actuellement applicable et applicable au moins pour les cinq premiers mois de la campagne agricole en cours.

Le président: Il ne s'applique pas à partir de maintenant.

M. Benjamin: Ce barème de référence? Si ce n'est pas là le barème, alors il n'en existe pas.

Le président: Non, c'est un barème de référence.

M. Benjamin: Eh bien, il s'agit là du tarif.

Le président: Monsieur Benjamin, votre amendement entre en conflit avec le projet de loi lui-même, il est par conséquent irrecevable.

M. Benjamin: Rien n'empêche le gouvernement de verser plus . . .

Le président: Il est irrecevable.

M. Benjamin: . . . rien n'empêche qu'on paye certains frais de transport.

Le président: Mais c'est toujours en conflit avec l'esprit du projet de loi, car celui-ci voulait que le producteur paye, lui aussi, une plus grande part.

M. Benjamin: Très exactement.

Le président: Et votre amendement n'est pas recevable. Je m'en excuse, mais c'est ainsi.

M. Benjamin: Je croyais que vous ne le verriez jamais; nous allons voir maintenant ce que les conservateurs vont faire.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Oui, à la même ligne, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 19 et 20 et leur remplacement par ce qui suit:

«tarif»: Tarif des taux, règles et règlements de transport applicables au mouvement du grain, déposé et publié conformément à la présente partie;

Tout ce que cet amendement fait, monsieur le président, c'est de rayer «conditions de transport» et de remplacer ces mots par «règles et règlements». C'est un libellé juridique qui convient mieux ici.

M. Mazankowski: Comment pouvez-vous utiliser le mot «tarif» pour décrire le mot «tarif»?

M. Flis: Un tarif est un barème de taux, de règles et de règlements.

M. Bockstael: Une liste de taux.

Le président: Ceci donne un bon exemple de l'ensemble.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, for greater clarity, would the word "publication" of rates not be more appropriate in this particular case?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, if you just said "tariff" means a tariff, it would have, of course, no particular usefulness; but in this case we define "tariff" because we want to define a particular tariff. So it is not any tariff; it is a tariff filed and published pursuant to this part.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. D. Lefebvre: So it restricts the general meaning of "tariff".

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Althouse: Should they not say "the" instead of "a" in that case? Why say "a"?

Mr. D. Lefebvre: It could be by one railway or the other railway.

An hon. Member: Published each year?

Mr. D. Lefebvre: Published each year, yes.

Mr. Benjamin: Which will both be the same, under the Canadian Freight Association.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, what is the difference between rules and regulations and conditions of carriage? What is the significance there?

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, could I attempt to answer that?

The Chairman: Yes; I think you did before.

Mr. Hackston: I did when we were discussing Clause 53.

The Chairman: Right.

Mr. Hackston: If you remember, at that time Mr. Thompson spoke rather eloquently about some of the pages leading into the tariff. What those pages are are pages containing the rules and regulations that relate to the carriage of this traffic. They cover a number of things. You are going to have minimum weights by types of equipment; you are going to have routings over which the movements could occur and things like that. The wording is consistent with what is in the tariff circular 1A, which covers all other tariffs filed with the commission. So it would permit in effect a standardized tariff in accordance with what are filed on other products. If you will, it is a traditional standard way of doing it.

• 2040

Mr. Mayer: Why the difference in wording between rules and regulations and conditions of carriage? Do they not mean the same thing?

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour plus de clarté, est-ce que le mot «publication» de taux ne serait pas plus approprié dans ce cas?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, si vous dites simplement qu'un «tarif» signifie un tarif, ce n'est pas fort utile, mais dans ce cas nous définissons «tarif», car nous voulons définir un tarif en particulier. Il ne s'agit pas de n'importe quel tarif; c'est le tarif qui est déposé et publié conformément à la présente partie.

M. Mazankowski: D'accord.

M. D. Lefebvre: C'est donc une restriction apportée au sens général de «tarif».

M. Mazankowski: D'accord.

M. Althouse: Est-ce qu'on ne devrait pas mettre: «le» au lieu de «un» dans ce cas?

M. D. Lefebvre: Il pourrait s'agir d'une des compagnies de chemins de fer ou de l'autre.

Une voix: Qui serait publié chaque année?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Benjamin: Ce qui serait pour les deux la même chose d'après la *Canadian Freight Association*.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, quelle distinction faites-vous entre règles et règlements, et conditions de transport?

Le président: Monsieur Hackston.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, vous permettez que j'essaie de répondre à cette question?

Le président: Je crois que vous l'avez déjà fait.

M. Hackston: Oui, lorsque nous discutons de l'article 53.

Le président: D'accord.

M. Hackston: Si vous vous souvenez à l'époque M. Thompson avait parlé avec éloquence de certaines des pages qui précédaient le tarif. Ces pages contiennent les règles et règlements se rapportant à cette exploitation. On y prévoit toutes sortes de mesures. Il y a des questions de poids minimum par genre de matériel; il y a les lignes desservies où le trafic a lieu, etc... Le libellé est en harmonie avec ce qu'on trouve dans la circulaire du tarif 1A, qui traite de tous les autres tarifs déposés auprès de la commission. Ceci permet qu'on ait un tarif normalisé en accord avec ce qui est déposé pour les autres produits. Si vous voulez, il s'agit d'une façon traditionnelle de procéder.

M. Mayer: Pourquoi y a-t-il cette différence de libellé entre règles, règlements et conditions de transport? Est-ce que tout ceci ne veut-il pas signifier la même chose?

[Text]

Mr. Hackston: I guess the intent was rules and regulations. The conditions of carriage are something different and they are already covered in Section 294 of the Railway Act. The commission has issued several general orders covering terms and conditions of carriage.

The Chairman: Do you want to add something to that, Mr. Thompson

Mr. Thompson: I agree with what Mr. Hackston said. I think conditions of carriage may be just a kind of looser expression which one generally associates with the rules which apply to a tariff. A tariff is a piece of private legislation issued by the railway companies and drafted in legislative terms largely, and the actual words in them are rules and regulations and rates. I think all this does is bring the definition of a tariff more strictly in line with the actual components you see in a tariff when you look at it.

Mr. McKnight: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: In this bill it appears that a tariff is legislation drafted by the railroads and published by the government.

Mr. Thompson: No, I would not want to leave that impression. It is legislation in the sense that it has to be drafted with a certain degree of precision, but it is not published by the government, it is published pursuant to authority given to the railways by the government.

The Chairman: The question is upon the amendment of the definition of tariff.

Mr. Mayer: Just a minute.

The Chairman: Do you want to vote on it?

Some hon. Members: Yes.

Clause 34 as amended agreed to: yeas, 5; nays, 4.

The Chairman: I now call Clause 38. I think the government had an amendment to that.

Mr. McKnight: I had a one, Mr. Chairman.

The Chairman: I think you did, yes. Clause 38.(2)(b), page 18.

• 2045

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, this amendment has the same status as the one I discussed with the committee proposing a new Clause 34, which has been under consideration by the government, pending some direction from the government to the members of this committee. I am not sure whether they are in a position to make a decision on it or whether they wish it to be deferred to a later date. If they are ready to deal with it, I would be prepared to move the motion. It has to do with the computation of the cost of capital.

[Translation]

M. Hackston: Je crois qu'on voulait parler de règles et de règlements... Les conditions de transport constituent quelque chose de différent et sont prévues à l'article 294 de la Loi sur les chemins de fer. La commission a publié différentes ordonnances d'ordre général qui traitent des conditions de transport.

Le président: Est-ce que vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Thompson.

M. Thompson: Je suis d'accord avec M. Hackston. Je crois que les conditions de transport sont une façon un peu vague de définir ce qu'on associe généralement avec les règles qui s'appliquent à un tarif. Un tarif est une sorte de loi publiée par les compagnies de chemins de fer et rédigée en grande partie en termes juridiques, et les mots qui s'y trouvent sont les règles, les règlements et les taux. Tout ceci revient rapprocher la définition du tarif des éléments que l'on trouve effectivement dans un tarif lorsqu'on l'examine.

M. McKnight: Monsieur le président.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Dans ce projet de loi il semble que le tarif constitue une loi qui est rédigée par les chemins de fer et qui est publiée par le gouvernement.

M. Thompson: Non, je ne voudrais pas qu'on ait cette impression. Il s'agit d'une loi en un certain sens parce que celle-ci doit être rédigée avec une certaine précision, il ne s'agit pas de quelque chose qui est publié par le gouvernement, mais de quelque chose qui est publié en vertu d'un pouvoir donné aux chemins de fer par le gouvernement.

Le président: Il s'agit maintenant de voter au sujet de cet amendement à la définition des tarifs.

M. Mayer: Un instant.

Le président: Est-ce que vous voulez voter à ce sujet?

Des voix: Oui,

L'article 34, modifié, est adopté par 5 voix contre 4.

Le président: Je mets maintenant en délibération l'article 38, Je crois que le gouvernement a un amendement à présenter au sujet de cet article.

M. McKnight: J'en avais un, monsieur le président.

Le président: Oui, en effet. Nous en sommes donc à l'article 38(2)(b), à la page 18.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cet amendement se trouve dans la même situation que celui que j'avais discuté au Comité pour proposer un nouvel article 34 et que le gouvernement a étudié en attendant d'obtenir des directives à l'intention des membres du Comité. Je ne sais pas s'il est en mesure de prendre une décision ou s'il veut attendre. Si le gouvernement est prêt à en traiter, je suis prêt à présenter la motion. Il s'agit du calcul des coûts en capital.

[Texte]

I would move that Bill C-155 be amended in Clause 38.(2)(b) on page 18 by deleting lines 38 to 43 and substituting the following therefor:

(b) compute the cost of capital in accordance with such principles as the Commission deems appropriate and adjust that cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain;

Mr. Chairman, I think it is pretty well self-explanatory. It is particularly relevant inasmuch as the CTC is currently undertaking a study into the whole area of the cost of capital. The issue here is that the cost of capital for both railways is determined on the basis of Section 276 of the Railway Act, which provides for the computation of capital on the basis of the CPR. The CNR is deemed to have an advantage because of its different operating structure and provision for that should be taken into account during the course of the computation of capital so that it would be more accurately reflective of the two costs.

The Chairman: That is a very succinct explanation, Mr. Mazankowski. Mr. Flis.

Mr. Flis: I wonder if we could have Mr. Lefebvre explain if there is any difference between Clause 38.(2)(b) as is and the amendment, because Clause 38.(2)(b), as worded, does refer to "paragraph 276(3)(b) of the Railway Act". There is no reference made here to that act.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, Section 276.(3)(b) of the act says that when you compute the cost of capital you take CP's cost of capital and apply the same criteria when you compute the cost of capital of CN. The amendment, if approved, would make it compulsory for the commission to compute the actual costs of capital of both CP and CN.

It is a major difference.

The Chairman: I am sure the commission would be very much in favour of that. Am I correct, Mr. Hackston? You do not have to answer that.

Mr. D. Lefebvre: I think it is a policy matter.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think the amendment is very appropriate, because it does in fact allow the commission to take into account the different situation of each individual railroad. It would also allow them—as a result of evidence we have heard from the consultants and others—to take into account the so-called risk in a much more positive manner than is presently allowed. I think this provides a better route than there is the way the bill reads.

The Chairman: The question then is upon Mr. Mazankowski's—Mr. Lefebvre.

[Traduction]

Je proposerais que l'alinéa 38.(2)b) du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 43 à 48 de la page 18 et leur remplacement par ce qui suit:

b) calcule les coûts en capital conformément aux principes établis par la Commission et effectue tout rajustement qu'elle estime justifié, compte tenu des risques afférents aux mouvements du grain;

Monsieur le président, je crois que ceci est bien clair. C'est d'autant plus approprié que la Commission canadienne des transports est en train d'étudier tout ce domaine du coût en capital. La question en cause ici provient du fait que pour les deux compagnies de chemins de fer, le coût en capital est établi compte tenu de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit ce calcul en se basant sur la situation du CP. Quant au CN, il est censé avoir un avantage à cause de sa structure d'exploitation qui est différente, et il faudra donc tenir compte de ce fait lorsqu'on calculera le capital, afin que ce calcul tienne mieux compte des deux coûts.

Le président: Voilà une explication fort concise, monsieur Mazankowski. Monsieur Flis, vous avez la parole.

M. Flis: Je me demande si M. Lefebvre pourrait me dire s'il y a une différence entre l'alinéa b) du paragraphe (2) de l'article 38, tel qu'il est rédigé, et l'amendement, car cet alinéa, tel que libellé, se rapporte au paragraphe 276.(3)b) de la Loi sur les chemins de fer. Or, dans notre cas, ici, on ne mentionne pas cette loi.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, l'article 276.(3)b) de la loi indique que lorsqu'on calcule le coût du capital, on prend le coût du capital du CP et on applique ce même critère lorsqu'on calcule le coût du capital du CN. L'amendement, s'il était approuvé, obligerait la Commission à calculer le coût effectif du capital tant du CP que du CN.

Il s'agit là d'une différence importante.

Le président: Je suis sûr que la Commission serait très en faveur de procéder ainsi. Est-ce que je me trompe, monsieur Hackston? Vous n'êtes pas obligé de me répondre.

M. D. Lefebvre: Je crois que c'est une question de décision politique.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que cet amendement est très pertinent, car il permet en fait à la Commission de tenir compte de la différence de situation entre les deux compagnies de chemins de fer. Cet amendement permet aussi, par suite des témoignages que nous avons entendus de la part des experts-conseils et d'autres, de tenir compte de ce qu'on a appelé les risques d'une façon beaucoup plus positive que ce qui se produit à l'heure actuelle. Je crois que c'est une meilleure façon de procéder que ce que nous trouvons dans le projet de loi.

Le président: Il s'agit donc de voter au sujet de l'amendement de M. Mazankowski... Monsieur Lefebvre, vous avez la parole.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: I just want to point out that in the clause that is there now there is a mention of the risk.

The Chairman: The question is on Mr. Mazankowski's amendment.

• 2050

Mr. Mazankowski: Could I ask Mr. Flis whether he is satisfied with the explanation, and can he support . . . ?

Mr. Flis: Not really, Mr. Chairman. If we accepted this, I think this would make it a little inconsistent with the rest of the bill. We would vote it down.

Mr. Mazankowski: Well, you are allowing the CTC to judge everything else. What is the matter with you?

The Chairman: Mr. Mazankowski, I remind you again that if I am allowed to put the question . . .

Mr. Mazankowski: After all those nice things you just said about me?

The Chairman: —you would soon see whether Mr. Flis supports it or not.

Mr. Mazankowski: I have a right to ask him.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, we went through this when we talked about the CN adjustment.

The Chairman: Yes.

Mr. Mayer: I am wondering, from the CTC, if somebody could answer me if they have ever done determinations of the two railways to see if there is a difference as far as the CTC is concerned . . . to compute the cost of capital on the basis of the peculiar circumstances that each railway operates in. Somebody made the point that they would be substantially different, and I just wonder if that kind of work has ever been done; and if it has been, if somebody can remember if there was a difference and what kind of magnitude the difference was.

Mr. Kroeger: I am afraid we do not know, Mr. Chairman. We cannot give a definitive answer to that. We do know that Mr. Snively has done an analysis of the overall costs of the two railways, but I do not think in that he addressed the cost of capital.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, the CTC is about to undertake, I understand, a fairly exhaustive study of cost of capital. Will they do that study on the basis of looking at each railway on the basis of its peculiar position? Cost of capital is determined in accordance with Section 276.(3)(b). It is done, as I understand it, on the basis of both railways operating the same as the CP. That is the way this clause of the bill reads, and I just wonder . . .

[Translation]

M. D. Lefebvre: Je veux simplement faire remarquer que dans l'article que nous avons, on mentionne la question du risque.

Le président: Nous votons au sujet de l'amendement de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Pourrais-je demander à M. Flis s'il est satisfait de cette explication, et s'il peut appuyer . . . ?

M. Flis: Pas vraiment, monsieur le président. Je crains que si nous acceptons cela, ce ne serait pas tellement compatible avec le reste du projet de loi. Nous nous prononcerions donc contre.

M. Mazankowski: Pourtant, vous laissez à la C.C.T. le soin de juger de tout le reste. Qu'est-ce qui ne va pas chez vous?

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous rappelle de nouveau que si vous me permettiez de mettre la question aux voix . . .

M. Mazankowski: Après toutes les belles choses que vous venez de dire à mon sujet?

Le président: . . . vous verriez si M. Flis appuie votre proposition ou non.

M. Mazankowski: J'ai le droit de le lui demander.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, nous avons déjà parlé de tout cela lorsque nous avons discuté de l'indemnité du C.N.

Le président: Oui.

M. Mayer: Je me demandais si, du côté de la C.C.T., quelqu'un ne pourrait pas me dire si des études portant sur les deux chemins de fer ont été faites pour déterminer si cela fait une différence pour la C.C.T. de calculer le coût du capital en fonction des circonstances particulières dans lesquelles chaque chemin de fer dirige ses opérations. Quelqu'un a déjà dit qu'il y aurait une différence substantielle, et je me demandais si une telle étude n'avait pas été effectuée; et le cas échéant, si quelqu'un se souvient si l'on a conclu qu'il y avait une différence, et quelle était son ampleur, le cas échéant.

M. Kroeger: Je crains que nous ne le sachions pas, monsieur le président. Nous ne pouvons vous donner une réponse définitive là-dessus. Nous savons que M. Snively a fait une analyse des coûts globaux des deux compagnies de chemins de fer, mais je ne crois pas qu'il ait abordé la question du coût du capital.

M. Mayer: Monsieur le président, la C.C.T. est sur le point, je pense, de mener une étude relativement approfondie sur le coût du capital. Cette étude tiendra-t-elle compte de la situation particulière de chaque chemin de fer? Le coût du capital est déterminé conformément à l'alinéa 276.(3)b). Si je comprends bien, on prend pour hypothèse que les deux chemins de fer fonctionnent comme le C.P. C'est ce que l'article du projet de loi dit, et je me demandais simplement si . . .

[Texte]

Mr. Kroeger: I doubt that the CTC in its cost of capital hearings would have any basis for looking at a differential between the two costs of capital, because Section 276 applies to railways in general, and the clause under discussion, 38.(2)(b), would also apply . . . this is the identical rate to CN and CP. So subject to correction by CTC, I should not have thought they would be examining the question of a differential rate.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, throughout these hearings we have had discussions as to the similarity or lack of similarity between the cost of capital between Canadian Pacific and Canadian National. One point that has been brought out several times as one of the glaring examples of differences is the ability or necessity to pay tax, and if Canadian National is ever going to be in a taxable position. Am I correct in that being a differential between the two companies?

Mr. Kroeger: That CN is not at present in a taxable position?

Mr. McKnight: Yes.

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. McKnight: And if at any time when you take a look at the refinancing that was done under the recapitalization—when they would be put into that position?

Mr. Chairman, what we are asking is to be sure that the commission has the ability to study this differential. I would find it more than passing strange that anyone would not want the commission to study the differential and arrive at a cost of capital for both railroads, or else we will have to continue along on the assumption that whatever CP does, CN follows and shall be rewarded the same; and we do not, under the present system.

Mr. Kroeger: In my answer to Mr. Mayer, I was giving my assessment of what the CTC would likely do, given the existing legislation. I do not know that there is any barrier to the Minister of Transport requesting CTC to examine the respective appropriate costs of capital of the two railways and to include their findings in his report.

• 2055

If that were done, then of course it would be possible in the 1985-86 review and any legislative amendments that might be forthcoming at that time to address the question of the cost of capital as well. I do not think that is precluded by anything in this bill or by anything in any other statute.

Mr. McKnight: I would suggest to the members of the government side, Mr. Chairman, that if we are going to go through this exercise, would it not be more responsible to assist now in the direction of the Canadian Transport Commission to make appropriate assessment of the cost of capital, rather than waiting for the minister to say maybe we should, maybe we should not? There is a great concern out there in the real

[Traduction]

M. Kroeger: Je doute que la C.C.T., lors de ses audiences sur les coûts du capital, serait justifiée de considérer deux méthodes différentes de calcul des coûts en capital, parce que l'article 276 s'applique aux chemins de fer en général et que l'article présentement à l'étude, soit l'alinéa 38.(2)b), s'appliquerait également aux deux chemins de fer, les taux étant identiques pour le C.N. et le C.P. Alors, la C.C.T. me corrigera si je me trompe, mais je ne croirais pas qu'elle examinerait la question d'un taux différentiel.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, au cours des audiences, nous avons discuté de la similitude ou du manque de similitude entre les coûts en capital du Canadien Pacifique et du Canadien National. Un exemple marquant de différences qui a été porté à notre attention est celui de la capacité ou de la nécessité de payer des impôts, et la question de savoir si le Canadien National se trouverait jamais dans une position impossible. Ai-je raison de dire que cela constitue une différence entre les deux compagnies?

M. Kroeger: Que le C.N. n'est pas actuellement dans une situation impossible?

M. McKnight: Oui.

M. Kroeger: Vous avez raison.

M. McKnight: Et si elle se retrouvera jamais en position impossible, compte tenu du refinancement qui a été effectué sur le plan de la recapitalisation?

Monsieur le président, ce que nous demandons, c'est d'être assurés que la Commission puisse étudier cette différence. Je trouverais cela très étrange que quelqu'un ne veuille pas que la Commission tienne compte de cette différence et n'arrive pas à un calcul des coûts en capital différent pour chaque chemin de fer, à moins qu'on ne continue à croire que le C.N. emboîtera toujours le pas au C.P. et sera indemnisé également; mais ce n'est pas ce qui est prévu dans le système actuel.

M. Kroeger: Dans ma réponse à M. Mayer, je lui expliquais ce que la C.C.T. serait susceptible de faire, selon moi, compte tenu de la loi actuellement en vigueur. Je ne connais pas de disposition qui puisse empêcher le ministre des Transports de demander à la C.C.T. d'examiner les coûts en capital respectifs des deux chemins de fer et de consigner ses conclusions dans son rapport.

Ainsi, il serait possible d'aborder la question des coûts en capital dans le cadre de l'examen de 1985-1986 et de toute modification législative qui pourrait en découler. Je crois que cela ne contrevient à aucune disposition du projet de loi, ou de toute autre loi.

M. McKnight: Je demanderais aux députés du côté du gouvernement, monsieur le président, s'il ne vaudrait pas mieux préciser dès maintenant la ligne de conduite de la Commission canadienne des transports, pour qu'elle évalue les coûts en capital plutôt que d'attendre que le ministre décide s'il y a lieu ou non de le faire? On s'inquiète vraiment là-bas, dans les Prairies, du fait que le projet de loi a été rédigé par les gens

[Text]

world in the prairies that this bill was written by the people in power with the government—not the government writing it for the people.

If we are going to go ahead and make these decisions, we should go ahead on the assumption that if we are going to make a mistake, we are going to have the commission review something that may not be necessary—but at least authorize the commission to make that review.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski is next; and I am getting a little concerned about the continuing questions about this clause, because if it continues, Mr. Benjamin might be excited into getting into it.

Mr. Benjamin: I did not say a word.

The Chairman: I know. I had to acknowledge that, Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would just like to ask Mr. Flis why there has been such a change of heart on their side over there. They were quite accommodating to this proposal when it was first presented. We on this side are finding it more incredible every hour we sit through this committee that we find this bill very heavily loaded in favour of the railways. When there is any benefit of the doubt, it is always given to the railways. If there is any error, it has always erred on the high side for the benefit of the railways. It is absolutely incredible.

Here we are, trying to put in place a directive that will allow this whole question of the cost of capital to be looked at and hopefully implemented in the contents of this bill, because it really does form the basis of a major cost component that will reflect on future costs to the government and to the producers; and to have it thrown out, or not even considered, is, I would say, irresponsible and taking the taxpayers for granted, Mr. Chairman—not only the taxpayers, but the farmers. I find it really incredible and incomprehensible, and I would hope that Mr. Flis might consult with the minister's aides at the back and determine whether he got the right signal or the right message, because it is such a common-sense, practical proposition that any man with a primary education would see that it makes sense.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Anyone with a primary education could read (2).(b) and see there is nothing wrong with . . .

Mr. Mazankowski: Yes, that is why I moved the damn thing.

Mr. Flis: Mr. Chairman, there is nothing preventing Mr. Mazankowski from moving the amendment again at report stage. We can vote on it now and he can still bring it back. Or if he would like to withdraw it—and maybe the same as with the other amendment of his; he would like to discuss it further at report stage.

[Translation]

au pouvoir avec le gouvernement, et non par le gouvernement dans l'intérêt de la population.

Donc, si nous prenons ces décisions, nous devrions nous ménager une porte de sortie, au cas où nous ferions erreur, pour que la commission puisse revoir quelque chose qui ne s'avérera peut-être pas nécessaire, mais au moins, celle-ci serait autorisée à procéder à l'examen.

Le président: Merci.

M. Mazankowski est le suivant; et le fait qu'on continue à s'interroger sur cette disposition m'inquiète un peu, parce que si ça continue, je crains que M. Benjamin voudra se lancer dans le débat.

M. Benjamin: Je n'ai rien dit.

Le président: Je le sais. Mais il fallait que je le dise, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais demander à M. Flis de m'expliquer pourquoi ils ont changé d'attitude sur cette question. Lorsque la proposition a d'abord été faite, ils étaient beaucoup plus conciliants. Les membres de ce côté-ci trouvent de plus en plus difficile à accepter, au fur et à mesure de l'avancement des travaux du Comité, que le projet de loi soit très largement biaisé en faveur des chemins de fer. Lorsqu'il y a un doute, la balance penche toujours du côté des chemins de fer. S'il y a une erreur, c'est toujours en faveur des chemins de fer. C'est absolument incroyable.

Nous nous efforçons d'établir une directive qu'on aimerait voir inséré dans le projet de loi et qui permettrait d'examiner toute cette question des coûts en capital, parce que cela constitue réellement un élément majeur des coûts, qui se reflète sur les coûts futurs imputables au gouvernement et aux producteurs; et le rejet catégorique de cette proposition, voire le refus même de la considérer, sont pour moi une marque d'irresponsabilité et de manque de respect envers le contribuable, monsieur le président, non seulement envers le contribuable, mais aussi envers l'agriculteur. Je trouve cela absolument incroyable et incompréhensible, et j'aimerais que M. Flis consulte les aides du ministre, afin de déterminer s'il a reçu le bon signal ou le bon message, car cette proposition est tellement sensée et pratique que n'importe qui ayant une éducation primaire ne saurait en douter.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: N'importe qui ayant fait des études primaires pourrait lire l'alinéa (2).b) et voir qu'il n'y a rien de mal à . . .

M. Mazankowski: Oui, c'est pourquoi j'ai proposé mon amendement.

M. Flis: Monsieur le président, rien n'empêche M. Mazankowski de proposer l'amendement de nouveau au stade du rapport. Nous pouvons nous prononcer là-dessus maintenant, et il peut toujours revenir à la charge plus tard. Ou il voudrait peut-être retirer son amendement et faire comme pour son autre amendement, et proposer qu'on en discute plus longuement au stade du rapport.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I took your advice once. I am not going to take it the second time.

The Chairman: Mr. Mayer, and then I will put the question.

Mr. Mayer: I have a very short question. I do not know whether any of the officials from the department here are experts in the area. Would anybody offer an opinion on whether, if a separate study were done on the cost of capital for each railway, there would be any difference? Would it be significant, or would it be worth while?

Mr. Kroeger: I would not like to venture a guess, Mr. Chairman. It is a very complicated subject, and I think the CTC itself would not want to arrive at a conclusion until it had gone through its public hearing process.

Mr. Mayer: It is a fair comment to address to the committee's counsel, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: The committee has been faced with this provision for many years, and the introduction of it, of course, in this bill is simply the perpetuation of that practice.

• 2100

It may have had something to do with the subsidy provisions that were introduced in the late 1960s where, because CN was not borrowing money and doing other things in the commercial marketplace, there had to be some kind of standard by which their applications for losses and so on would be adjudged; and I think at that time it was said that for the purposes of those subsidy calculations, Canadian Pacific would be used as a yardstick.

Mr. Mayer: But presumably that reasoning went by the board as of about 1977.

Mr. Thompson: To answer the question directly, I do not know if the commission has done any study. It has been told in the legislation not to do that kind of study, in effect, and it has not done so, to my knowledge; but I am given to understand in discussions with costing people that if such a study were done it would probably generate a difference, but I do not know what the size of the difference would be.

Mr. Mayer: That has been a very helpful answer, Mr. Chairman, because at least to me that gives some reason for both railways being considered the same prior to the recapitalization of the CN; and I would submit that now would be an appropriate time, or has been an appropriate time, to look at them each separately as far as the cost of capital is concerned.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. The question is upon Mr. Mazankowski's amendment to Clause 38.(2)(b), which reads:

(b) compute the cost of capital in accordance with such principles as the Commission deems appropriate and adjust that cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain;

Amendment negated: yeas, 4; nays, five.

[Traduction]

M. Mazankowski: J'ai suivi vos conseils une fois. Je ne le ferai pas une deuxième fois.

Le président: M. Mayer, ensuite, je mettrai l'amendement aux voix.

M. Mayer: J'ai une question très brève. Je ne sais pas s'il y a des experts dans ce domaine chez les hauts fonctionnaires du ministère. Quelqu'un pourrait-il me dire s'il y aurait une différence si on faisait une étude distincte sur les coûts en capital pour chaque chemin de fer? Cela vaudrait-il la peine?

M. Kroeger: Je ne voudrais même pas essayer de répondre à cela, monsieur le président. C'est un sujet très compliqué, et je pense que la C.C.T. elle-même ne voudrait pas tirer de conclusion avant d'avoir terminé ses audiences publiques.

M. Mayer: N'est-ce pas une question raisonnable à poser au conseiller juridique du Comité, monsieur le président?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Le Comité doit composer avec cette disposition depuis de nombreuses années, et l'introduction de cette mesure dans le projet de loi ne fait évidemment que perpétuer cette pratique.

Cela a peut-être quelque chose à voir avec les dispositions relatives aux subventions qui ont été introduites vers la fin des années 60, où, étant donné que le CN n'empruntait pas d'argent et ne se livrait pas à d'autres activités sur le marché, il fallait une sorte de critère pour permettre l'évaluation des pertes, et ainsi de suite; et je pense que c'est à ce moment-là qu'on s'est dit qu'aux fins du calcul des subventions, le Canadien Pacifique servirait de normes.

M. Mayer: Mais ce raisonnement a probablement été écarté autour de 1977.

M. Thompson: Pour répondre directement à la question, je ne sais pas si la commission a fait une étude. La loi lui disait de ne pas effectuer pareille étude, et, à ma connaissance, je ne crois pas qu'elle l'ait fait; mais d'après mes discussions avec des comptables, si une telle étude était faite, elle ferait probablement ressortir une différence, mais je ne sais pas quelle serait l'ampleur de cette différence.

M. Mayer: C'est une réponse très utile, monsieur le président, parce que cela justifie, à mes yeux, le fait de considérer les deux chemins de fer sur un pied d'égalité avant la recapitalisation du CN; et je dirais qu'il est maintenant opportun, ou que le moment est venu de les considérer désormais séparément en ce qui concerne les coûts en capital.

Le président: Merci, monsieur Mayer. La question porte sur l'amendement de M. Mazankowski à l'alinéa 38.(2)b), qui se lit comme suit:

b) calcule les coûts en capital conformément aux principes établis par la Commission et effectue tout rajustement qu'elle estime justifié, compte tenu des risques afférents aux mouvements du grain;

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

[Text]

Clause 38 as amended agreed to.

An hon. Member: On division.

On Clause 54—*Definitions*

The Chairman: Shall Clause 54, as amended, carry?

Some hon. Members: No.

An hon. Member: Why did we stand it?

The Chairman: We stood it basically because it was an interpretation clause and we had done that before. I do not recall there were any amendments to be made, but I would want to give members a moment to look through their undiscarded papers.

Clause 54 as amended agreed to: yeas, 5; nays, 4.

Some hon. Members: Poll the members.

The Chairman: Poll the members. Okay, bring out the poll.

• 2105

On Schedule I

The Chairman: Schedule I is on page 36, at the back of the bill.

Mr. Benjamin: I have an amendment.

The Chairman: Yes. I would like to have a look at both amendments so I know which one to take first. Mr. Benjamin's comes at the end of the schedule. Where does yours come, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: I wanted to ask a question.

The Chairman: That is a good idea. It might save the movement of a couple of amendments, if it is the right question.

Mr. Mazankowski: I guess it really pertains to the amendment that the minister has proposed. Perhaps, Mr. Chairman, you might allow me to ask a question on that.

The Chairman: Yes, I think I would allow you that—the evening is spoiled now anyway.

Mr. Mayer: Speak for yourself, I am having a lot of fun.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was wondering if Mr. Kroeger could tell me whether in fact alfalfa cubes would be included in the proposed amendment that the former minister advanced back on May 31, when he extended it by the addition of other crops to grains and items that would be included under the statutory provision. I see that dehydrated alfameal or pellets are included. I would think, for greater clarity, if it was the intention to include cubes that should be so designated. I guess, theoretically, we cannot make that amendment here.

The Chairman: That is the question I thought you were going to ask.

Mr. Mazankowski: If it is assumed that cubes are included, fine, let us make it so for greater clarity when the amendment comes forth. If not, why are cubes not included?

[Translation]

L'article 38, modifié, est adopté.

Une voix: Sur division.

Article 54—*Définitions*

Le président: L'article 54, modifié, est-il adopté?

Des voix: Non.

Une voix: Pourquoi a-t-il été réservé?

Le président: Nous l'avons réservé principalement parce qu'il s'agit d'un article de définitions et que c'est ce que nous avons fait pour les autres. Je ne me souviens pas qu'on ait apporté des amendements, mais je vous donne quelques instants pour regarder dans vos papiers.

L'article 54, modifié, est adopté par 5 voix contre 4.

Des voix: Sondez les membres.

Le président: Sonder les membres. Très bien, sortez la sonde.

Annexe I.

Le président: L'annexe I se trouve à la page 36, à la fin du projet de loi.

M. Benjamin: J'ai un amendement.

Le président: Oui. J'aimerais voir les deux amendements, pour savoir lequel prendre en premier. Celui de M. Benjamin vient à la fin de l'annexe. Et le vôtre, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je voulais poser une question.

Le président: C'est une bonne idée. Si c'est la bonne question, cela nous évitera peut-être quelques amendements.

M. Mazankowski: Ma question porte sur l'amendement proposé par le ministre. Monsieur le président, vous me permettez de poser une question là-dessus.

Le président: Oui, je peux bien, la soirée est fichue, de toute façon.

M. Mayer: Parlez pour vous-même, moi je trouve cela très amusant.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Kroeger pourrait-il me dire si, en fait, la luzerne en cubes serait incluse dans le projet d'amendement que l'ancien ministre nous a proposé le 31 mai dernier lorsqu'il a ajouté d'autres produits aux grains devant être inclus dans la loi. Je vois que la farine de luzerne ou les boulettes sont comprises. Je pense que, pour plus de clarté, si on a l'intention d'inclure les cubes, il faudrait le préciser. Je pense qu'en théorie, nous ne pouvons pas faire cet amendement ici.

Le président: C'est la question que je pensais que vous alliez poser.

M. Mazankowski: Si l'on présume que les cubes sont compris, d'accord, précisons-le, pour plus de clarté au moment

[Texte]

Mr. Kroeger: Mr. Farquhar.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway & Grain Transportation, Transport Canada): The intent is that cubes are to be included. I guess the reason why they have not been spelled out is in case they change shape, or something of that sort—you could have cubes, squares, blocks and so forth. So “pellets” . . . the intent is that that covers cubes or anything else.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, surely the practical answer is that both cubes and pellets should be considered as practically interchangeable.

The Chairman: Right.

Mr. Hargrave: I hope that is clearly understood.

Mr. Farquhar: That is correct.

The Chairman: Correct.

Mr. Mazankowski: Could we not recommend that that be clearly stated?

The Chairman: Just put “alfalfa pellets”, etc.

Mr. Mayer: “Alfalfa and products thereof.”

Mr. Hargrave: Name them both.

Mr. Mazankowski: We can assume that that will be pursued. Is that agreed, Mr. Deputy?

Mr. Kroeger: I always do what my former staff tell me.

Mr. Mazankowski: Okay. Thank you. That will solve my problem, Mr. Chairman. I cannot speak for my colleagues. This is a free party, we are open . . .

• 2110

The Chairman: Before we go to any more amendments, to any amendments to the schedules, at least to Schedule I, let me advise members if they are going to move amendments to add additional crops, unless you can explain to me, in terms that I can understand, that it is not adding an additional cost, I think you should be able to guess what the fate of your amendment will be.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have been using terms that you can understand for days and days and you still did not get the message. But I am happy to try again.

I still do not agree that even the government amendment was out of order, let alone my own. The addition of crops does not mean going beyond the Royal Recommendation. It just means that the funds provided for now in the Royal Recom-

[Traduction]

d'étudier l'amendement. Sinon, pourquoi les cubes ne sont-ils pas inclus?

M. Kroeger: Monsieur Farquhar.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, Chemins de fer et transport du grain, Transports Canada): L'intention est d'inclure les cubes. Je pense que si cela n'a pas été énoncé précisément, c'est que la luzerne peut changer de forme; vous pouvez avoir des cubes, des carrés, des blocs, et ainsi de suite. Alors, le mot boulettes engloberait les cubes et toutes ces choses-là.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, la réponse pratique est que les cubes et les boulettes devraient être considérés comme étant interchangeables.

Le président: C'est vrai.

M. Hargrave: J'espère que cela est bien compris.

M. Farquhar: C'est exact.

Le président: Exactement.

M. Mazankowski: Ne pourrions-nous pas recommander que ce soit clairement énoncé?

Le président: Simplement dire «boulettes de luzerne», etc.

M. Mayer: «Luzerne et produits dérivés».

M. Hargrave: Dites les deux.

M. Mazankowski: Nous pouvons présumer que ce sera étudié. D'accord, monsieur le sous-ministre?

M. Kroeger: Je fais toujours ce que mes anciens employés me disent de faire.

M. Mazankowski: Très bien. Merci. Cela règlera mon problème, monsieur le président. Je ne peux pas parler au nom de mes collègues. Nous sommes un parti libre, nous sommes ouverts . . .

Le président: Avant de passer à d'autres amendements, à d'autres amendements portant sur les annexes, du moins sur l'annexe I, j'aimerais dire aux membres que s'ils veulent proposer des amendements visant à ajouter d'autres produits, ils devront m'expliquer, dans des termes que je peux comprendre, que cela n'entraînera pas des coûts additionnels, et cela dit, je pense que vous devriez pouvoir deviner le sort qui sera réservé à votre amendement.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'utilise des termes que vous pouvez comprendre depuis plusieurs jours, et vous ne semblez toujours pas comprendre le message. Mais je vais essayer de nouveau.

Je ne suis toujours pas d'accord avec le fait que l'amendement du gouvernement ait été jugé irrecevable, et encore moins d'accord en ce qui concerne le mien. L'addition de produits ne veut pas nécessairement dire qu'on déborde la

[Text]

mentation shall be provided by way of a Crow shortfall, or whatever you want to call it, over a larger number of products. That is all. It does not provide for additional spending.

I have one item in there, flour in bulk, but flour is a grain product and flour in bags and barrels is already covered.

When I include flour in bulk, that is no additional cost on the treasury. If the treasury wants to come in with an amended Royal Recommendation later which would allow them to pay a larger amount out to cover all the crops that this committee feels should be covered in the bill as grain and grain products, fine. But even without an amended Royal Recommendation, these additional crops can be added. No additional funds will be required. It just means that the funds presently required will be spread out over that many more crops, all of which put together collectively probably would not amount to more than 5% of the present total movement under the present statutory rates. I would be surprised if it amounted to more than 5%. In any event, it will not mean more government spending. It just means they spend it on a larger number of things.

The Chairman: Would that then not have the effect, Mr. Benjamin, of changing the method by which the rate is arrived at, if you are going to spread it out over more crops?

Mr. Benjamin: It might mean that the rate is one one-hundredth of a dollar a tonne less because of these being included, but it in no way affects the Royal Recommendation. The same amount of money will be spent.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Not, I think, for the first time during these committee hearings, I agree with Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What did I say wrong?

Mr. Kroeger: The size of the government commitment would not in itself be changed by adding additional crops. It would merely mean that the funds represented by the government commitment would cover a somewhat smaller percentage of the total system costs for any particular crop year.

The Chairman: Is that what you want, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. In that case, I will accept your amendment.

Mr. Benjamin: I have just been corrected by my colleague. All of these crops that we would like to add would amount to something not more than, and probably less than, 2% of the entire grain movement.

[Translation]

recommandation royale. Cela signifie simplement que les fonds prévus actuellement dans la recommandation royale doivent être assurés par la voie d'une perte du Nid-de-Corbeau, ou appelez-le comme vous le voudrez, concernant un plus grand nombre de produits. C'est tout. Cela n'implique pas des coûts additionnels.

J'ai un article ici, la farine en vrac, mais la farine est un produit du grain, et la farine en sac et en baril est déjà prévue.

Quand j'inclus la farine en vrac, cela n'implique aucun coût additionnel pour le Trésor. Si celui-ci veut amender la recommandation royale plus tard, de manière à permettre de payer une somme plus élevée pour englober tous les produits qui, selon le Comité, devraient être prévus dans le projet de loi au titre de grain et de produits du grain, très bien. Mais même sans amendement à la recommandation royale, ces autres produits peuvent être ajoutés. Cela n'implique aucun fonds additionnel. Cela signifie simplement que les fonds actuellement nécessaires seront répartis sur tant de produits de plus qui, dans l'ensemble, ne constitueraient probablement pas plus que 5 p. 100 du total des produits transportés actuellement selon les tarifs statutaires en vigueur. Je serais surpris si cela s'élevait à plus de 5 p. 100. De toute façon, cela n'impliquerait pas plus de dépenses pour le gouvernement. Cela signifie simplement que les coûts sont répartis sur un plus grand nombre de produits.

Le président: Cela n'aurait-il pas pour effet, monsieur Benjamin, de changer la méthode par laquelle on arrive à fixer le taux, si la répartition s'étale sur plus de produits?

M. Benjamin: Cela pourrait peut-être vouloir dire que le taux s'établit à un centième de dollar la tonne de moins par suite de l'addition de ces produits, mais cela n'affecte aucunement la recommandation royale. On ne dépensera pas plus d'argent.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je pense que c'est la première fois depuis le début des audiences du Comité que je suis d'accord avec M. Benjamin.

M. Benjamin: Qu'est-ce que j'ai dit de mal?

M. Kroeger: L'importance de l'engagement du gouvernement ne changerait pas si l'on ajoutait des produits additionnels. Cela signifierait simplement que les fonds destinés à l'engagement du gouvernement couvriraient un pourcentage plus faible de l'ensemble des coûts du système pendant une campagne agricole donnée.

Le président: C'est ce que vous voulez, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, monsieur le président.

Le président: Très bien. Dans ce cas, j'accepte votre amendement.

M. Benjamin: Mon collègue vient de m'apprendre que tous ces produits que j'aimerais voir ajoutés à la liste ne représenteraient pas plus, et probablement moins, de 2 p. 100 de tous les mouvements de grain.

[Texte]

The Chairman: Okay, stop arguing with me or I might change my mind. Move your amendment, Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the amendment I want to move does not cover alfalfa, because that is one the government wants to move. There is no use duplicating.

Mr. McKnight: Do you want to put these together, or would you like to move separate amendments?

• 2115

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Schedule I at page 36 thereof by adding the following grains and grain products: Canary Seeds; Fava Beans; Field Beans; Field Peas; Forage Seeds; Lentils; Mustard Seed; Pulse; Sunflower Seeds; Triticale; Flour in bulk; Flour, Pea; Meal, Pea; and Oil, Sunflower.

Mr. Bockstael: It is self-explanatory. Let us go.

Mr. Benjamin: It means those are grains or any products thereof.

Mr. McKnight: Mr. Chairman . . .

Mr. Gustafson: Clarification.

The Chairman: Clarification.

Mr. McKnight: I had my arm up for some reason.

The Chairman: You want to ask a question?

Mr. McKnight: Yes.

The Chairman: Mr. Gustafson wants to ask a question.

Mr. McKnight: He can go ahead and I will go ahead.

Mr. Gustafson: Mr. Chairman, it is just a clarification on . . .

The Chairman: Now, you cannot both go ahead. Which one is going to go ahead first?

Mr. McKnight: They have taken my cigarettes, so I may as well wait.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: I just wanted a clarification on Mr. Benjamin's amendment. Does he mean sunflowers in bags as well, sunflower seeds in bags?

Mr. Benjamin: The only thing I specify here is "Oil, Sunflower", because I believe the government amendment includes sunflower seeds.

Mr. Gustafson: In Schedule II here, it says "Sunflower Seed".

Mr. Benjamin: Yes, so I have added sunflower . . .

Mr. Gustafson: There is a quite a difference between whether they are in bags or bulk and the size of the bag.

[Traduction]

Le président: Bon, arrêtez d'essayer de me convaincre, car je pourrais changer d'idée. Proposez votre amendement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, l'amendement que je veux proposer ne vise pas la luzerne, parce que c'est un amendement que le gouvernement entend proposer. Inutile de proposer la même chose.

M. McKnight: Voulez-vous proposer les deux amendements en même temps, ou le faire séparément?

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le Bill C-155 en ajoutant à l'annexe I de la page 36 les grains et produits suivants: millet; fèves de Fava; fèves des champs; pois des champs; graines de fourrage; lentilles; graines de moutarde; légumineuses; graines de tournesol; triticale; farine en vrac; farine de pois; et huile de tournesol.

M. Bockstael: C'est évident. Allons-y.

M. Benjamin: Il s'agit de grains et de produits de grains.

M. McKnight: Monsieur le président . . .

M. Gustafson: J'aimerais demander des explications.

Le président: Explications.

M. McKnight: J'avais une raison de lever la main.

Le président: Vous voulez poser une question?

M. McKnight: Oui.

Le président: M. Gustafson veut poser une question.

M. McKnight: Qu'il pose la sienne, je poserai la mienne ensuite.

M. Gustafson: Monsieur le président, je voudrais une simple explication . . .

Le président: Vous ne pouvez pas parler tous les deux en même temps. Qui va commencer?

M. McKnight: Ils ont pris mes cigarettes, donc, je crois que je vais attendre.

Le président: Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: J'aimerais avoir une explication sur l'amendement de M. Benjamin. Voulait-il également inclure les graines de tournesol en sac?

M. Benjamin: Je n'ai précisé dans mon amendement que «huile de tournesol», parce que je crois savoir que le gouvernement compte inclure les graines de tournesol dans son amendement.

M. Gustafson: L'annexe II mentionne les graines de tournesol.

M. Benjamin: Oui, et c'est pourquoi j'ai ajouté l'huile de tournesol.

M. Gustafson: Il y a une grande différence entre les sacs, les graines en vrac et la taille du sac.

[Text]

Mr. Benjamin: I take that to mean the same as it does when you are talking about flour. Mr. Chairman, I think it applies to sunflower seed and products, the same as it does to flour in bags or in bulk.

The Chairman: Let us have a little order, please.

Mr. Benjamin: And the same applies.

Mr. Gustafson: I would like to hear from Mr. Kroeger on that. In the case of Mr. Benjamin's amendment, would it include sunflower seeds in bags as well as bulk?

The Chairman: That is an intriguing question.

Mr. Gustafson: It is an important question. I thought . . .

Mr. Kroeger: I think I would have to rely on Mr. Benjamin to give the interpretation of his own amendment.

Mr. Gustafson: —you might be able to process them on the Prairies, ship them out and make a buck for a change on the Prairies.

Mr. Mazankowski: Not if they go through the Port of Vancouver.

Mr. Gustafson: We may have to get big, bad Bill to rescind his motion.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Kroeger had something he wanted to say.

The Chairman: Mr. Kroeger, can you add anything?

Mr. Kroeger: I think it would really be better if Mr. Benjamin were to interpret his own amendment for the committee.

The Chairman: Mr. Benjamin, would that mean sunflower seed in bags or just out of bags?

Mr. Benjamin: My amendment only calls for inclusion of "Oil, Sunflower", and you cannot put that in bags.

The Chairman: No, it does not.

Mr. Gustafson: No, it does not. You mentioned bags.

Mr. Benjamin: Oh, sunflower seeds. I will gladly make it read "sunflower seeds in bags or bulk". The bill already includes sunflower seed oil cake, so I am adding sunflower seeds. I do not understand why the bill covers sunflower oil cake without covering sunflower seeds; but in any event, I would be quite happy to take that suggestion from Mr. Gustafson. It will read "sunflower seeds in bags or bulk"; but for that matter, that should apply to all of them: canary seeds in bags or bulk, fava beans.

Why do not I put it: "the following grains and grain products in bags or bulk"?

[Translation]

M. Benjamin: Je voulais dire la même chose que lorsque l'on parle de farine. Monsieur le président, je pense que la même chose s'applique tant aux graines de tournesol et à ses dérivés qu'à la farine en sac ou en vrac.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Je pense que la situation est exactement la même.

M. Gustafson: J'aimerais avoir l'avis de M. Kroeger à cet égard. Croyez-vous que l'amendement de M. Benjamin inclut les graines de tournesol en sac et en vrac?

Le président: C'est une question bien intrigante.

M. Gustafson: C'est une question néanmoins importante. Je pensais . . .

M. Kroeger: Je pense qu'il vaudrait mieux attendre que M. Benjamin nous donne son interprétation de son propre amendement.

M. Gustafson: . . . il serait peut-être possible de transformer ce produit dans les Prairies et de l'expédier ensuite ailleurs, ce qui permettrait à cette région du pays de réaliser un certain profit, pour une fois.

M. Mazankowski: Pas s'ils doivent passer par le port de Vancouver.

M. Gustafson: Il nous faudra peut-être demander au gros méchant Bill de retirer sa motion.

M. Mazankowski: Il me semble que M. Kroeger voulait dire quelque chose.

Le président: Monsieur Kroeger, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Kroeger: Je pense vraiment qu'il serait préférable que M. Benjamin donne aux membres du Comité sa propre interprétation de son amendement.

Le président: Monsieur Benjamin, s'agit-il de graines de tournesol en sac, ou sortant d'un sac?

M. Benjamin: Mon amendement ne prévoit que l'inclusion de l'expression «huile de tournesol» et c'est assez compliqué à mettre en sac.

Le président: En effet.

M. Gustafson: Non, vous parlez aussi de sacs.

M. Benjamin: Oui, dans le cas des graines de tournesol. C'est vrai. Je veux bien ajouter «graines de tournesol en sac ou en vrac». Le projet de loi prévoit déjà le tourteau de tournesol. Je ne fais qu'ajouter les graines de tournesol. Je ne comprends pas comment on peut parler de tourteau de tournesol sans parler de graines de tournesol. Mais en tout cas, je me rends volontiers à la suggestion de M. Gustafson. Il suffit donc d'ajouter «graines de tournesol en sac ou en vrac»; mais dans tous les cas, la même chose devrait s'appliquer à tous ces produits: millet en sac ou en vrac, fèves de fava, et ainsi de suite.

Je devrais peut-être dire: «les grains et produits suivants en sac ou en vrac»; qu'en pensez-vous?

[Texte]

Mr. Bockstael: What if they put them in barrels?

Mr. Benjamin: All right, in bags, barrels or bulk, boxes, whatever, containers. Mr. Chairman, if it is a grain product, no matter how the hell it is packed, it is a grain product and is eligible for the statutory provision.

The Chairman: All right.

Mr. McKnight: Could I have a comment, just to bring to the attention of the government members the efforts Mr. Benjamin has gone through? I will do it quickly, Mr. Chairman, and succinctly.

One acre of ground in my country grows 40 bushels of wheat. At 60 pounds to the bushel, it weighs 2,400 pounds.

• 2120

One acre of bird seed in my country will produce 35 bushels, at 50 pounds to the bushel, which is 1,750. If you take the difference in the weight and bring it up, whether or not you bring it up to the same per bushel weight, you have a saving in the movement to the railway companies, a saving to the government, of 12.5%, if you are going to ship bird seed that would have been grown on wheat land. And I think a saving of 12.5% even beats hell out of Mr. Sinclair's 6 and 5.

The Chairman: Are you suggesting, Mr. McKnight, that we quit growing wheat and grow bird seed?

Mr. Benjamin: The whole bill is for the birds.

Mr. McKnight: I am suggesting, Mr. Chairman, that there is a saving if producers wish to vary their production methods which would benefit all of Canada and allow people who would wish to grow bird seed, as several people do in my area, including myself, the benefit of the rate that is applied to the same piece of ground that I grow wheat on.

The Chairman: I would like to put the question before somebody gets into the whole discussion of why we should supply a subsidy to the birds.

Mr. Flis.

Mr. Flis: On a point of order, as you know, the government did announce that the government would be adding additional crops, and also provided the proviso that additional crops can be added through an order in council. I thought you would have ruled me out of order, and that is why I was just going to give notice rather than bring in an amendment tonight. But since your ruling has changed, it means that I can now bring in the government amendment also, if you have allowed Mr. Benjamin's. Mr. Benjamin's amendment does include four of the crops that are included in the government amendment. We cannot support his whole amendment, so if you put the question, we would defeat his, but then I would move mine, and this would accept what Mr. Benjamin wants to achieve; even a little more, because in the government amendment alfalfa meal, pellets, or cubes would be included, which are not in his amendment.

[Traduction]

M. Bockstael: Et que faites-vous des barils, à ce moment-là?

M. Benjamin: Très bien, en sac, en baril ou en vrac, en boîte, quel que soit le conteneur. Monsieur le président, lorsqu'il s'agit d'un grain ou d'un produit dérivé du grain, l'emballage n'a pas d'importance. Tous les produits du grain sont assujettis à cette disposition statutaire.

Le président: Très bien.

M. McKnight: Me permettez-vous de faire une observation, monsieur le président, pour attirer l'attention des membres du gouvernement sur les efforts que M. Benjamin a déployés? Je serai bref.

Une acre de terrain, dans ma région, produit 40 boisseaux de blé. Un boisseau pèse 60 livres, ce qui donne un total de 2,400 livres.

Une acre de millet, dans ma région, donne 35 boisseaux, pour un total de 1,750 livres. Donc, si vous prenez la différence de poids, que vous ramenez ou non le total au même poids par boisseau, vous réalisez une économie de transport pour les compagnies de chemins de fer et le gouvernement, une économie de 12.5 p. 100 dans le cas du mouvement de millet récolté sur une terre à blé. Il me semble qu'une économie de 12.5 p. 100 est beaucoup plus intéressante que les 6 et 5 de M. Sinclair.

Le président: Voulez-vous dire, monsieur McKnight, que nous devrions remplacer le blé par la graine d'oiseau?

M. Benjamin: Ne faites pas la tête de linotte!

M. McKnight: Ce à quoi je veux en venir, monsieur le président, c'est que nous pourrions réaliser des économies si les producteurs variaient leurs méthodes de production, et ce serait dans l'intérêt du Canada. Nous pourrions ainsi permettre à ceux qui veulent cultiver le millet, et c'est le cas de nombreuses personnes de ma circonscription, moi-même y compris, de profiter du taux qui s'applique aux terres à blé.

Le président: J'aimerais mettre la question aux voix avant que quelqu'un ne vienne proposer que l'on subventionne les linottes.

Monsieur Flis.

M. Flis: J'invoque le Règlement. Comme vous le savez, le gouvernement a annoncé qu'il permettrait l'ajout de récoltes supplémentaires par le truchement d'un décret du conseil. Je pensais que vous alliez me déclarer hors du sujet. C'est pourquoi j'ai préféré vous donner ce renseignement plutôt que de déposer un amendement. Mais puisque vous avez changé votre décision, je peux maintenant déposer l'amendement du gouvernement, puisque vous avez reçu celui de M. Benjamin. L'amendement de M. Benjamin inclut quatre des récoltes qui figurent dans l'amendement du gouvernement. Nous ne pouvons pas appuyer son amendement en entier; alors, si vous le mettez aux voix, nous voterons contre. Mais je déposerai ensuite mon amendement, qui vise le même but que celui de M. Benjamin, et va un peu plus loin, même, puisqu'il comprend également la farine, les boulettes et les cubes de luzerne.

[Text]

I am trying to accommodate and speed up the process here, which would accommodate what Mr. Benjamin wants and at the same time cover the government amendment that it gave notice of on May 31.

So I call for the question.

Mr. McKnight: If the parliamentary secretary was unable, Mr. Chairman, with the clarity of Mr. Benjamin, to make a case for his amendment earlier in the proceedings, I would find it strange if regardless of the numerical blizzard he may put forward he would be able to make a case at this time.

The Chairman: The reason I ruled the amendment out of order previously was that the minister, in his testimony before the committee—or the parliamentary secretary; one or the other—stated clearly, as memory serves me, that these were additional crops that would require additional funds and an amendment to the Royal Recommendation, because the minister did not intend to dilute the Crow benefit to the crops that had already been named.

Mr. Benjamin's intention is different. His intention is to dilute the Crow benefit to the existing crops under the bill. That was confirmed by Mr. Kroeger, and I saw no further reason to consider it out of order, because it does not change the manner in which the bill is to be applied. It only adds a few more crops. I do not see that that is going beyond the Royal Recommendation, and therefore I have ruled it in order. I will still rule Mr. Flis's out of order at this stage of the bill, because it has been stated clearly that the crops are in addition to and the funds are in addition to.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I was not going to take any more time on this particular amendment, but I did notice one of the phrases Mr. Flis used was that he was intending to vote against this. I would ask him to rethink his position, because we did hear from a number of groups that were involved in the production of these crops, who attempted to explain to the committee why it was important for the future of agriculture in prairie Canada to survive, and why these crops are important to that survival.

• 2125

I will just remind all the members again that the basic argument for the fava beans, the pulses, the field peas, in particular, is that they are legumes and add to the fertility of the soil out there. The forage crops—production of forage seed adds to the humus material in the prairie soils, and it is fairly well known—we were told many times—that prairie soil is deteriorating at a very rapid rate. These kinds of crop stop and reverse that deterioration, and if there is to be any agricultural benefit to this bill, it is through the addition of these crops. Otherwise some of the ministerial statements that there would be benefits to agriculture and benefits to the future production capabilities of the Prairies are shot down in flames. The only thing we are left with in this bill that improves the outlook for agriculture is some improvements by allowing these kinds of crops to be included in the schedule.

[Translation]

Je fais tout mon possible pour hâter le processus et aider M. Benjamin à obtenir ce qu'il veut, tout en déposant l'amendement que le gouvernement avait annoncé le 31 mai.

Je demande donc la mise aux voix.

M. McKnight: Le secrétaire parlementaire a été incapable de nous convaincre de la validité de son amendement plus tôt, monsieur le président. M. Benjamin a eu beaucoup plus de succès. Donc, même avec ces remaniements numériques, je doute qu'il réussisse cette fois.

Le président: Si j'ai déclaré cet amendement irrecevable plus tôt, c'est que le ministre, lorsqu'il est venu témoigner devant le Comité, ou son secrétaire parlementaire, un ou l'autre, a déclaré, si je ne m'abuse, que ces récoltes supplémentaires exigeraient des fonds supplémentaires et un amendement à la recommandation royale, car il n'avait pas l'intention de diluer les subventions du Nid-de-Corbeau accordées aux produits déjà nommés.

L'amendement de M. Benjamin a un but très différent. Le but de M. Benjamin est en effet de diluer les subventions du Nid-de-Corbeau que les dispositions de ce projet de loi accordent à certains produits. M. Kroeger m'a confirmé cette opinion, et je n'ai pas vu de raison de considérer cet amendement comme étant irrecevable, du fait qu'il ne modifie pas les modalités d'application du projet de loi. Il ne fait qu'ajouter d'autres produits. Je ne vois pas en quoi cela excède la recommandation royale, et c'est pourquoi je l'ai déclaré recevable. Cependant, les propos de M. Flis sont irrecevables à cette étape de notre étude du projet de loi, car il a été spécifié que ces récoltes et ces fonds sont des ajouts.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je n'avais pas l'intention de consacrer plus de temps à cet amendement, mais j'ai cru comprendre que M. Flis a dit qu'il avait l'intention de voter contre cet amendement. J'aimerais lui demander de revoir sa position, parce que des producteurs de ces divers grains qui sont venus témoigner devant nous ont essayé de nous expliquer l'importance de ces récoltes pour la survie de l'industrie agricole dans les Prairies canadiennes.

J'aimerais signaler encore une fois aux membres du Comité le rôle positif des fèves de fava, des légumes à gousses et des pois des champs en particulier. Ce sont des légumineuses qui rendent le sol plus fertile dans cette région. Les récoltes de graines de fourrage ajoutent de l'humus au sol des Prairies, et l'on nous a dit à plusieurs reprises que celui-ci se détériorait très rapidement. Ce genre de récolte arrête et renverse le processus de détérioration. Ce projet de loi compte donc un gros avantage agricole, et c'est l'ajout de ces récoltes. Car, autrement, certaines déclarations ministérielles sur les avantages agricoles et l'amélioration des capacités futures de production des Prairies ne seraient que du vent. Le seul aspect qui améliore les perspectives agricoles dans notre pays, c'est l'ajout, dans cette annexe, de ces récoltes.

[Texte]

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: By the way, Mr. Chairman, all of these crops, except for the flour—those crops almost invariably are grown on lands that were otherwise growing grain that came under the statutory rates.

Mr. McKnight: I thought I said that.

The Chairman: Yes, I think you did.

Mr. Flis: In response to both Mr. Althouse and Mr. Benjamin, I want to make it clear that we are not excluding some of the crops they have mentioned and want in the bill, except that their amendment would bring in the dilution effect. With the chairman's ruling, if we bring the government amendment in at report stage, it will not have the dilution effect. So we are going to hold our amendment off until report stage to avoid this dilution effect. At that stage we can look at adding more crops, and which ones.

Mr. Althouse: With respect, the dilution effect does not exist. Mr. Benjamin just explained that these are crops that are grown on the same acreage. They have no dilution effect at all.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

Schedule I agreed to.

On Schedule II

Mr. Ostiguy: I have an amendment there.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur le président, à la version française du projet de loi C-155, je voudrais proposer que l'Annexe II soit modifiée par substitution à la mention (art. 40: « barème de référence »), de ce qui suit:

(art. 34: « barème de référence »)

Parce que, présentement, dans la version anglaise c'est: article 34; et dans la version française, c'est: article 40.

Mme Côté: C'est tout simplement pour la concordance.

M. Ostiguy: C'est pour la concordance.

• 2130

The Chairman: So the amendment simply changes the number 40 to the number 34 *en français*.

Mr. Ostiguy: Right, *en français*.

The Chairman: Right, *à la version française*.

Mr. Ostiguy: Right.

The Chairman: Bon. I remind members again it is simply making a correction in the numbering.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. McKnight.

[Traduction]

Le président: Merci.

M. Benjamin: En passant, monsieur le président, toutes ces récoltes—sauf pour la farine—poussent sur des terres qui servaient à la culture d'autres grains assujettis aux taux statutaires.

M. McKnight: Je croyais l'avoir mentionné.

Le président: En effet.

M. Flis: Pour répondre à M. Althouse et à M. Benjamin, j'aimerais dire que nous n'avons pas exclu certaines des récoltes qu'ils ont mentionnées et qu'ils voudraient voir incluses dans le projet de loi, mais l'amendement qu'ils proposent en réduirait la portée. Avec l'assentiment du président, nous pourrions déposer l'amendement du gouvernement à l'étape du rapport, ce qui nous permettrait ainsi de contourner cette difficulté. Nous allons donc attendre l'étape du rapport pour déposer notre amendement. Nous pourrions, à ce moment-là, envisager d'ajouter d'autres récoltes, et choisir lesquelles.

M. Althouse: Sauf votre respect, il n'y a pas d'effet de réduction. M. Benjamin vient d'expliquer qu'il s'agit de récoltes cultivées sur les mêmes terres. Il n'y a donc pas d'effet de réduction.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

L'annexe I est adoptée.

Annexe II

M. Ostiguy: J'ai un amendement à proposer.

Le président: Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I would like to move that Bill C-155 be amended by replacing in Schedule II the mention (art. 40: "barème de référence"), with the following:

(art. 34: "*barème de référence*")

Because the English version mentions Clause 34 whereas the French version mentions Clause 40.

Mrs. Côté: It is simply a question of consistency.

Mr. Ostiguy: Yes, for consistency.

Le président: Donc votre amendement a simplement pour but de remplacer le chiffre 40 par le chiffre 34 dans la version française.

M. Ostiguy: C'est exact, dans la version française.

Le président: Je vois.

M. Ostiguy: C'est exact.

Le président: Je vais donc simplement rappeler aux membres qu'il s'agit ici d'une simple correction de la numérotation.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, would you accept a small amendment to change the wording from "base rate scale" to "rate scale"?

The Chairman: No, I would not.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: This might be a bad time to ask for an explanation since we are already past the definition, but why do we call it the base rate scale? Why not just call it the rate scale?

The Chairman: Base rate scale is defined in the bill, if I remember correctly.

Mr. Mayer: I know, but that is like saying what is up is up. What does that prove?

Mr. Kroeger: It is the base rate scale because this is the table of distances and rates to which you apply the multiple.

Mr. Benjamin: This is really the present statutory grain rates.

Mr. Kroeger: It is the base from which you start in establishing the freight rate each year.

The Chairman: Mr. Kroeger, is it correct to say this is the constant in the formula?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Mayer: Why do you not call it the constant in the formula, then, instead of the base rate scale?

Schedule II agreed to.

Clause 1 agreed to.

An hon. Member: It says "may be cited".

The Chairman: It says that because the long title is "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. Many bills are like that. It says "may be cited" so the short title can be used instead of and refer to the same bill. Is that right, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: That is right.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Yes, indeed, Mr. Chairman.

The Chairman: I am getting smarter as I get older.

Shall the title carry?

An hon. Member: No, there is an amendment by Mr. Benjamin, a facetious one.

The Chairman: Oh yes, how could I have forgotten that one?

Would you like to move it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I would love to.

Mr. Chairman, for many, many months, the farmer has been pointed out as the victim and the villain; and this

[Translation]

M. McKnight: Monsieur le président, accepteriez-vous un amendement portant de remplacer dans la version anglaise l'expression *base rate scale* par *rate scale*?

Le président: Non.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Ce n'est peut-être pas le moment de demander une explication puisque nous en avons fini de la définition, mais pourquoi avez-vous parlé de barème de référence? Pourquoi ne pas avoir parlé de barème de taux?

Le président: Je crois me rappeler que le projet de loi donne une explication du barème de référence.

M. Mayer: Mais c'est du pareil au même, il me semble. Qu'essayons-nous d'accomplir?

M. Kroeger: On parle d'un barème de référence parce qu'il s'agit d'un tableau de distance et de taux auquel on applique un multiplicateur.

M. Benjamin: En fait il s'agit des taux statutaires qui s'appliquent actuellement aux grains.

M. Kroeger: C'est la base qui sert à déterminer le taux de transport chaque année.

Le président: Monsieur Kroeger, serait-il juste de dire qu'il s'agit d'une constante dans la formule?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Mayer: Alors pourquoi ne parlez-vous pas de constante plutôt que de barème de référence?

L'annexe II est adopté.

L'article 1 est adopté.

Une voix: La version anglaise stipule *may be cited*.

Le président: C'est une expression que l'on utilise pour expliquer que même si le titre au long est: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence» on peut se servir du titre abrégé. Beaucoup de projets de loi sont libellés de cette façon. N'est-ce pas, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: C'est exact.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: En effet, monsieur le président.

Le président: J'en apprendis en vieillissant.

Le titre est-il adopté?

Une voix: Non, M. Benjamin a un drôle d'amendement à proposer.

Le président: Ah oui, comment ai-je pu oublier?

Voulez-vous le déposer, votre amendement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: J'aimerais bien.

Monsieur le président, depuis bien des mois on parle des agriculteurs comme de victimes et de méchants. On discute de

[Texte]

legislation has been discussed and proposed as though the problems with our railway plant and facilities and what not were all the fault of the grain producers and the Crowsnest Pass Rates, which is not the case. But in any event, the bill is a misnomer under this title.

So I would like to move that Bill C-155 be amended in the title by striking out the title and substituting the following therefor: "An Act to cancel the statutory (Crow's Nest Pass) grain rates".

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin: And we will call it what it is.

Mr. Mazankowski: Mr. Benjamin may want to call it what it is; but in effect, what he is really proposing here is an act to cancel the statutory Crowsnest Pass grain rates, and we could not support that.

• 2135

Mr. Benjamin: I thought I was proposing the true title.

Mr. Mazankowski: That is it. We are not going to support it. You can vote for it if you want to.

Mr. Benjamin: I was proposing an accurate title, calling a spade a spade.

The Chairman: I also have pretty serious reservations about the procedural acceptability of the amendment. I think the most efficient way at this time to deal with it is to let the committee decide, because I suppose I could get arguments that it is not out of order.

Amendment negatived.

Title agreed to.

The Chairman: Shall the bill, as amended, carry?

Some hon. Members: No, no.

The Chairman: All those in favour of the bill as amended carrying, please raise your hand.

Mr. Benjamin: Let us put that on the record.

The Chairman: I am not at all surprised at that request.

Bill C-155 as amended agreed to: yeas, 5; nays, 4.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. Members: No, no.

Mr. Benjamin: For the record.

The Chairman: Another recorded vote.

Bill C-155, as amended, agreed to be reported to the House: yeas, 5; nays, 4.

The Chairman: I believe Mr. Bockstael has a motion.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be reprinted for use of the House of Commons at report stage.

[Traduction]

ce projet de loi comme si tous les problèmes des compagnies de chemins de fer et de leurs installations étaient dus aux producteurs de grains et au taux du Nid-de-Corbeau. Mais ce n'est pas le cas. En fait, le titre de ce projet de loi risque d'être mal interprété.

J'aimerais donc proposer que le titre du Bill 155 soit remplacé par ce qui suit: «Loi visant à annuler les taux statutaires (du Nid-de-Corbeau) appliqués aux grains.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Benjamin: On pourrait lui donner son vrai nom.

M. Mazankowski: M. Benjamin peut proposer n'importe quel titre mais ce qu'il propose ici c'est une loi visant à annuler les taux statutaires du Nid-de-Corbeau et nous ne sommes tout simplement pas en faveur d'une telle mesure.

M. Benjamin: Mais ce que je propose c'est le vrai titre.

M. Mazankowski: Peut-être, mais nous ne pouvons pas vous appuyer là-dessus. Vous pouvez toujours voter en faveur.

M. Benjamin: Le titre que je propose est beaucoup plus juste. J'ai décidé d'appeler un chat un chat.

Le président: Mais j'ai des doutes assez sérieux quant à la recevabilité de cet amendement. La meilleure façon de procéder est peut-être de laisser le Comité trancher. Je suppose que certains prétendront qu'il n'est pas irrecevable.

L'amendement est rejeté.

Le titre est adopté.

Le président: Le projet de loi tel que modifié est-il adopté?

Des voix: Non, non.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de l'adoption du projet de loi tel que modifié, levez la main.

M. Benjamin: Je demande l'appel nominal.

Le président: Je ne suis pas du tout étonné de cette demande.

Le Bill C-155 est adopté tel que modifié à 5 contre 4.

Le président: Dois-je transmettre ce projet de loi tel que modifié à la Chambre?

Des voix: Non, non.

M. Benjamin: L'appel nominal.

Le président: D'accord, encore une fois.

Le Bill C-155 tel que modifié est renvoyé à la Chambre à 5 voix contre 4.

Le président: M. Bockstael veut déposer une motion.

M. Bockstael: Monsieur le président, je propose que le Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit réimprimé pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

[Text]

Mr. McKnight: I have a question on that, Mr. Chairman. Does that mean that all amendments that have been put, everything, will be in a clear, fresh bill?

The Chairman: That is right, and the amendments will be sidelined.

Mr. McKnight: I wanted to know that because Mr. Gustafson has continually stolen my copy of the bill and everything I wrote down beside it has gone.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Is it appropriate, Mr. Chairman, for you to give the committee some idea as to when the bill might be reported?

The Chairman: I can guess when it might be reported, I cannot tell you exactly when it will be reported, however. It had been my plan, in order to give our clerk sufficient time to do a thorough job on the report, to report the bill on Monday or Tuesday.

• 2140

I had a visit at the beginning of this session from the acting government House Leader, who was very anxious to have it reported on Friday. I am going to have another chat with him after we are through here.

Mr. Hargrave: Which Friday?

The Chairman: This Friday.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, your clerk looks rather ashen at the prospect of doing it on Friday.

The Chairman: I know.

Mr. Mayer: I certainly sympathize with her.

The Chairman: I sympathize with her too. However, as members know, although it is not evident very often any more, and though it is with our clerk very evident, the employees of the House are here to serve the House. If that is the decision, then the bill will be ready for tabling on Friday, I am sure.

That is all I can tell you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Which means it could be called for debate Tuesday. That means amendments would have to be filed by . . .

The Chairman: They would have to be filed by 6.00 o'clock Monday.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you report the bill, let us say at 3.30 p.m. on Friday, the 48 hours, I presume, apply to sitting hours of the House. That means 3.30 on Tuesday.

The Chairman: No, no, on Friday, if it were reported, it would be between 12.00 and 12.30, immediately following . . .

Mr. Benjamin: All right, then, until 12.30 on Tuesday. We have 48 sitting hours. It is 48 hours when the House is sitting.

[Translation]

M. McKnight: J'aurais une question à poser à cet égard, monsieur le président. Cela veut-il dire que tous les amendements qui ont été adoptés figureront dans un nouveau projet de loi net et propre?

Le président: C'est exact et les amendements seront soulignés.

M. McKnight: Je vous ai posé cette question parce que M. Gustafson s'est sans cesse emparé de mon exemplaire du projet de loi et que tout ce que j'ai écrit est disparu.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous donner une idée, monsieur le président, de la date à laquelle le projet de loi sera renvoyé?

Le président: Je ne peux que deviner. J'ai l'intention de le renvoyer lundi ou mardi ce qui donnera au greffier le temps de travailler au rapport.

Au début de la session, j'ai eu la visite du leader intérimaire en Chambre du gouvernement qui voulait que rapport soit fait à la Chambre vendredi. Je lui parlerai encore une fois quand nous en aurons terminé ici.

M. Hargrave: Quel vendredi?

Le président: Vendredi cette semaine.

M. Mayer: Monsieur le président, votre greffier semble avoir perdu ses couleurs en entendant le mot vendredi.

Le président: Je le sais.

M. Mayer: Je lui offre toutes mes condoléances.

Le président: Moi aussi. Cependant, comme les députés le savent, malgré que ce ne soit plus tellement évident de nos jours, quoique ce soit très évident chez notre greffier, les employés de la Chambre sont ici pour servir la Chambre. Si telle est la décision, le projet de loi sera prêt à déposer en Chambre vendredi, j'en suis sûr.

C'est tout ce que je puis vous dire, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ce qui signifie que le débat pourra avoir lieu mardi. Ce qui signifie que les amendements devraient être déposés dès . . .

Le président: Ils devraient être déposés dès 6h00 lundi.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous faites rapport du projet de loi, disons à 15h30 vendredi, les 48 heures s'appliquent alors pour le nombre d'heures de séance en Chambre, j'imagine. Ce qui signifie 15h30 mardi.

Le président: Non, non, si le rapport se fait vendredi, cela se ferait entre midi et 12h30, immédiatement suivant . . .

M. Benjamin: Bon, alors 12h30 mardi. Nous avons 48 heures de séance. Ces 48 heures quand la Chambre siège. Vous

[Texte]

You cannot count Saturday and Sunday. It would be from 12.30 Friday until 12.30 Tuesday, to file amendments.

The Chairman: You might be right, Mr. Benjamin.

There is a ruling by Mr. Speaker Jerome on it, and I will read you the ruling.

Mr. McKnight: Just before you read it, Mr. Chairman, I am sure you are cognizant of the fact that the bill as originally presented to this committee was certainly flawed. I think that is an acceptable statement for all sides of the table. If we impose the will, regardless of the competence and the trust that I have in the staff of the House of Commons to serve the members, do you not feel there could be a greater opportunity for continued flaws in the bill through what we would like to consider a human failing of needing sleep and rest occasionally between now and Monday? I draw that to the attention of the Chairman. I know it is probably very unnecessary, but it is a concern.

The Chairman: The chairman has already drawn it to the attention of the acting House Leader.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I happen to agree with you, Mr. McKnight.

Mr. Benjamin: Also, Mr. Chairman, once the bill is reported and all members have a copy of the bill as amended, then and only then are you in a final position to decide on the wording on report stage amendments.

Mr. Mayer: You are quite right; dead right.

Mr. Benjamin: If the bill is reported on Friday, we are going to be burning midnight oil on the weekend and Monday, and maybe even Monday night, to get report stage amendments ready to file within a deadline of, let us say it is 12.30 p.m. Tuesday, because the members of the committee are entitled to the bill as amended to draft their report stage amendments.

The Chairman: That will be available when the bill is tabled.

Mr. Mazankowski: Did the acting House Leader indicate to you the timeframe within which he would be moving closure, if he is in that sort of a rush?

The Chairman: No, he did not; nor did he mention it.

Let me read you Mr. Speaker Jerome's ruling. This results from a point of order raised by Mr. Knowles, and he says:

I rise on a point of order in regard to the bill which is included in the report that has just been tabled.

As your Honour knows, the way the rules are set up it would be technically possible for the government to ask the House to proceed on Monday with the report stage of Bill C-24.

[Traduction]

ne pouvez compter le samedi et le dimanche. Ce serait de 12h30 vendredi au 12h30 mardi, pour déposer les amendements.

Le président: Vous avez peut-être raison, monsieur Benjamin.

Il y a une décision du Président Jerome à ce sujet que je vous lis.

M. McKnight: Avant de le faire, monsieur le président, je suis sûr que vous savez que le projet de loi, tel qu'il nous a été présenté au Comité, était fort imparfait. Je crois que tous ici sont d'accord pour le dire. Si nous imposons cette volonté, nonobstant la compétence du personnel de la Chambre des communes et le désir qu'il a de nous servir, je n'en doute pas, ne croyez-vous pas qu'il serait plus probable qu'il se glisse des erreurs dans le projet de loi tout simplement parce que la machine humaine a besoin de se reposer à l'occasion d'ici lundi? Je le signale au président. Je sais que ce n'est probablement nécessaire, mais c'est un de mes soucis.

Le président: Le président l'a aussi souligné au leader intérimaire de la Chambre.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Il s'avère que je suis d'accord avec vous monsieur McKnight.

M. Benjamin: Aussi, monsieur le président, lorsque le projet de loi est rapporté et que tous les membres ont un exemplaire du projet de loi modifié, ce n'est qu'alors que vous pouvez décider du libellé pour les amendements à l'étape du rapport.

M. Mayer: Vous avez tout à fait raison; vous avez visé en plein dans le mille.

M. Benjamin: Si le projet de loi est reporté vendredi, il nous faudra travailler jusqu'aux petites heures du matin pendant la fin de semaine et le lundi et peut-être même lundi soir afin de pouvoir présenter les amendements à l'étape du rapport pour, disons, 12h30, mardi parce que les membres du Comité ont le droit d'avoir accès au projet de loi tel que modifié pour rédiger les amendements qui seront présentés à l'étape du rapport.

Le président: Cela sera mis à leur disposition quand le projet de loi sera déposé.

M. Mazankowski: Le leader intérimaire en Chambre vous a-t-il dit quand il entendait imposer la clôture, s'il est si pressé?

Le président: Non, il ne l'a pas fait; il n'a pas du tout abordé le sujet.

Permettez-moi de vous lire la décision du Président, M. Jerome. C'est la conséquence d'un rappel au Règlement logé par M. Knowles et il dit:

Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement à propos du bill qu'englobe le rapport que l'on vient de déposer.

Comme le sait votre honneur, d'après les dispositions du Règlement, il serait techniquement possible au gouvernement de prier la Chambre de procéder lundi à l'étude du Bill C-24 à l'étape du rapport.

[Text]

—this was obviously on a Friday . . .

• 2145

On previous occasions when this has happened on a Friday your Honour has taken the view that it is the clear intention of the rules that honourable members shall have one clear day in which to get copies of the reprinted bill and to draft and file the report stage amendments. I express the hope that that practice which has been followed in the past when a bill has been tabled on Friday will be followed in this case and that members will have until 6.00 o'clock on Monday to file their report stage amendments to Bill C-24, which has to do with immigration.

Mr. Speaker . . .

—and I will skip some of it . . .

Technically the operation of Standing Order 75 dealing with report stage amendments would be such that the lapse of 48 hours would permit taking into consideration the report stage of the bill. Within that period, 24 hours would be set aside as a deadline for the filing of report stage amendments.

Report stage amendments are a very important aspect of our proceedings with respect to any bill. When a bill is reported to the House on a Friday, as has been done this morning, the operation of that rule would permit, on the face of the language, taking into consideration the report stage of the bill beginning at 3.00 o'clock Monday afternoon as an order of the day on Monday. If it were permitted, it would compress the time for the filing of report stage amendments, particularly on a bill of this scope and magnitude, effectively to 5.00 o'clock this afternoon or when the administration is able to receive such filings. It seems to me that that would clearly frustrate the spirit of the rule, if not the letter of the rule.

The spirit of the rule is to give opportunities to honourable members to reason out the report stage amendments, which are very important aspects of the deliberation of a bill. Therefore, I have no hesitation in keeping with past practices and orders which I have made on previous occasions. I indicate that this bill ought not to be taken into consideration until Tuesday as an order of the day, which will give honourable members an opportunity until 6.00 o'clock on Monday to prepare and file report stage amendments.

Mr. Benjamin: The 48 hours does not apply to the filing of the amendments, then. Okay.

The Chairman: So you have it in plain English.

Shall the motion by Mr. Bockstael carry?

Motion agreed to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, just to make certain that we have not left something out: Evidence was filed with the committee from a number of witnesses who either applied to appear and then chose not to or applied to appear and were turned down, but their evidence was included in the *Minutes of Proceedings* of the meeting. I do not recall

[Translation]

—c'était un vendredi, de toute évidence.

Dans les cas précédents de dépôt de rapport le vendredi, votre honneur avait jugé que le Règlement établissait clairement que les députés devaient bénéficier d'un jour de délai afin d'obtenir des exemplaires de la version réimprimée du bill pour rédiger et déposer les amendements à étudier à l'étape du rapport. J'exprime l'espoir que cette procédure que l'on a suivie dans le passé lorsqu'un bill était déposé le vendredi prévaudra dans le cas présent et que les députés auront jusqu'à 18h00 lundi soir pour déposer les amendements qu'ils souhaitent mettre à l'étude à l'étape du rapport du Bill C-24, relatifs à l'immigration.

Monsieur l'Orateur . . .

. . . et j'en passe une partie . . .

Les dispositions de l'article 75 du Règlement sur les amendements à l'étape du rapport d'un bill exigent un délai de 48 heures avant l'étude du bill à l'étape du rapport. À l'intérieur de cette période, un délai de 24 heures est exigé pour la présentation officielle des amendements.

Les amendements présentés à l'étape du rapport constituent un élément très important de la procédure d'examen des projets de loi. Lorsqu'on fait rapport d'un bill à la Chambre un vendredi, comme on l'a fait ce matin, en théorie l'article 75 du Règlement permettrait l'étude à l'étape du rapport de commencer à 15h00 lundi après-midi, ou encore comme article figurant au feuillet pour lundi.

L'esprit du Règlement veut qu'on donne aux députés l'occasion de justifier leurs amendements à l'étape du rapport, lesquels constituent un aspect très important du débat d'un bill. Je n'hésite donc pas à m'en tenir aux usages et aux ordres qui ont été faits antérieurement. J'estime que l'étude du bill ne devrait pas intervenir avant mardi en tant que point de l'ordre du jour, ce qui permettra aux députés, jusqu'à 18h00 lundi, de préparer et déposer les amendements à l'étape du rapport.

M. Benjamin: Les 48 heures ne s'appliquent donc pas au dépôt des amendements, alors. Parfait.

Le président: Cela ne peut s'exprimer plus clairement.

La motion de M. Bockstael est-elle adoptée?

La motion est adoptée.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, tout simplement pour être sûr que nous n'avons rien oublié: des documents ont été déposés auprès du Comité par un certain nombre de témoins, qui soit ont demandé de comparaître et ont décidé de ne pas le faire, ou ont demandé de comparaître et à qui on l'a refusé, mais ces documents ont été

[Texte]

whether we included the additional evidence mailed to us from Washington by Mr. Banks, I think it was, and the submission of Mr. Gibbings. In the case of Mr. Gibbings the committee decided to hear him, then decided not to hear him, then decided to hear him and he could not come on that date but he did send his submission. If you need a motion to include his submission in the evidence, I will be glad to move it. In any event, we have included submissions by a number of witnesses who did not appear before the committee and if Mr. Gibbings's submission or that further evidence of Mr. Banks from Washington has not been covered, I would like to . . .

The Chairman: I am glad you brought that point up, Mr. Benjamin, because in part you are correct and in part you are wrong and it is something on which this committee should make a decision. We have not had any order of this committee, to my knowledge, to print any briefs from those who sent briefs but who did not appear before the committee. We have a stack of them here, which the clerk has on hand and will show you.

• 2150

I am going to do something I probably should not do. These are briefs from individuals that have not been printed, and these are from organizations . . .

Mr. Benjamin: Of the ones who did not appear.

The Chairman: —of the ones who did not appear.

Mr. Benjamin: How many of them applied to appear or gave notice to make a submission? Any that gave proper notice . . .

The Chairman: That is not all of them. Certainly any, I suppose, that came in before our deadline should be printed; the others, it is at the will of the committee. There was one brief over which there was some controversy and about which I personally have strong feelings, but of course I will abide by the will of the committee.

What is the wish of the committee?

Mr. Bockstael: I move that we do not print that stack of . . .

The Chairman: Write it out for me.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, has the clerk or anybody else actually read through all of those presentations? Has somebody read them?

The Chairman: Yes, I believe the advisers have read them all. Also they will be filed and kept in the vaults or in the bowels of this place somewhere.

Mr. Hargrave: Well, they will be lost there.

Mr. Chairman, I rather feel that since these people have all made a special effort to let us know their views, regardless of what those views are, we should recognize that effort; and the

[Traduction]

portés au «compte rendu des délibérations» de la réunion. Je ne me souviens plus si nous avons aussi porté le témoignage additionnel que nous a envoyé de Washington M. Banks, me semble-t-il, ainsi que le document de M. Gibbings. Dans le cas de M. Gibbings, le Comité a décidé de l'entendre, puis a décidé de ne pas l'entendre, puis a décidé de l'entendre et il n'a pas pu venir à cette date, mais il nous a envoyé son document. S'il vous faut une motion pour que son document soit porté au dossier, je serais heureux de le faire. En tout cas, nous avons porté au compte rendu des documents présentés par bon nombre de témoins qui n'ont pas comparu devant le Comité et si le document de M. Gibbings, ou celui de M. Banks de Washington n'y ont pas été portés, j'aimerais . . .

Le président: Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question, monsieur Benjamin, car vous avez raison en partie et tort en partie et il ne s'agit d'une décision que le Comité devra prendre. À ma connaissance, le Comité n'a pas décrété que soient imprimés les mémoires venant de ceux qui en ont envoyés et qui n'ont pas comparu devant le Comité. Nous en avons toute une pile ici; le greffier les a en main et vous les montrera.

Je vais maintenant faire quelque chose que je ne devrais probablement pas faire. Voici des mémoires de particuliers qui n'ont pas été imprimés, et ceux-ci proviennent d'associations . . .

M. Benjamin: Celles qui n'ont pas comparu.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Combien d'entre-elles ont demandé de comparaître ou nous ont informé de leur désir de présenter un mémoire? Celles qui nous ont donné avis dans les délais . . .

Le président: Ce n'est pas le cas pour toutes. Je suppose que les mémoires que nous avons reçus avant notre date limite devraient être imprimés; pour les autres, c'est au Comité de prendre une décision. Il y avait un mémoire qui était assez controversé et qui est loin de m'être indifférent mais je vais évidemment m'en tenir à la volonté exprimée par le Comité.

Que désire le Comité?

M. Bockstael: Je propose que ne soit pas imprimé ce tas de . . .

Le président: Vous pouvez m'écrire le dernier mot.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, est-ce que le greffier ou quelqu'un d'autre a lu tous ces documents?

Le président: Oui, je crois que nos conseillers les ont lu tous. Ils seront déposés et conservés quelque part dans les caves du Parlement.

M. Hargrave: Eh bien, ils vont s'y perdre.

Monsieur le président, puisque toutes ces personnes ont pris la peine de nous faire connaître leurs points de vue, quels qu'ils soient, je crois que nous devrions reconnaître leur effort et la

[Text]

only way we can do it is record them or copy them or something.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Hargrave just made a good suggestion there. He said by recording them. I am wondering whether a solution would be for the clerk to list them all, where they are from, by whom, and where they are available, so if any member wishes to refer to them, read them again, the member knows they are there on file and where to get them.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, this is a very emotional issue for a lot of people in western Canada, and I suspect that is where the bulk, if not all, of these letters originate. One of the things we value in this country is the freedom of speech and the freedom of expression. That is really the basis on which Parliament operates. These people obviously were concerned enough about the bill and the ramifications that it was going to have on themselves and their families and their communities to take the time to sit down and put their thoughts on paper and send them to the clerk of the committee. I think in many ways it would be an insult to these people, it would be an insult to the traditions of this place, totally to ignore them and file them away in the bowels of the place. As the very distinguished gentleman from Medicine Hat points out, that is a good way to lose them.

I think that would be very unfortunate, because you are going to find if you read those letters—and I have had occasion in the past, Mr. Chairman, to read a good number of letters that I suspect originated from the same kind of emotions that compel these people to put their thoughts down on paper—there are going to be some very revealing and enlightening kinds of emotions that come forward on those pieces of paper that sit beside the clerk on the table in front of you, Mr. Chairman. I for one would feel very sad if this committee in the name of saving a little bit of time and a little bit of paper—when you look at the paper that we generate every day in this place and throw away, and we rule amendments out of order . . . I would feel very sad if we would not see fit to append these minutes to the proceedings of this last meeting; and I would feel very sad if we could not do it unanimously in this committee, Mr. Chairman.

• 2155

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Mayer: So I would move that these letters be appended to the proceedings of this committee on the last day that we consider this bill, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: Before you can consider his motion, Mr. Chairman, I will have to withdraw mine. I did not write one out.

The Chairman: It has not really been put, so if you are not going to put it . . .

Mr. Mayer: We do not need a motion. I guess we can just do it by . . .

[Translation]

seule façon de le faire serait en les enregistrant ou en reproduisant leurs mémoires.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: M. Hargrave vient de faire une bonne proposition. Il a parlé de les enregistrer. Peut-être que le greffier pourrait les énumérer en indiquant le nom et l'adresse des auteurs et l'endroit où les mémoires pourraient être consultés au cas où un député voudrait les lire ou relire.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, c'est une question très émotive pour beaucoup des gens de l'ouest du Canada d'où émanent sans doute la plupart sinon toutes ces lettres. Un des principes auxquels nous tenons le plus en tant que Canadiens est la liberté d'expression, c'est un des fondements même du Parlement. On voit que les auteurs de ces documents étaient suffisamment préoccupés par ce projet de loi et ses répercussions sur eux-mêmes et leurs familles pour prendre la peine de mettre leurs idées sur papier et envoyer une lettre au greffier du Comité. Je crois que ce serait manquer de respect à l'égard de ces personnes et des traditions du Parlement que de faire fi de ces documents en les reléguant aux oubliettes. Comme l'a fait remarquer le distingué député de Medicine Hat, c'est une bonne façon de les perdre.

Je crois que ce serait une décision très fâcheuse car la lecture de ces lettres—et j'ai déjà eu l'occasion de lire bon nombre de lettres inspirées sans doute par le même genre de sentiment—pourrait vous éclairer beaucoup sur l'état d'esprit de ceux qui les ont écrites. Je serais très triste si le Comité, dans l'intérêt d'épargner un peu de temps et de papier—quand on regarde tout le papier gaspillé ici chaque jour et le nombre d'amendements déclarés irrecevables . . . Nous trouvions bon de ne pas annexer ces documents au compte rendu de notre dernière réunion; je serais bien triste si le Comité ne se prononçait pas en faveur de cette motion à l'unanimité.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Mayer: Je propose donc que ces lettres soient jointes en annexe au compte rendu de cette dernière séance de notre Comité, monsieur le président.

M. Bockstael: Avant que vous puissiez considérer sa motion, monsieur le président, il faudra que je retire la mienne. Je ne l'avais pas écrite.

Le président: Elle n'avait pas vraiment été proposée, donc si vous . . .

M. Mayer: Il ne nous faut pas une motion, il suffit de . . .

[Texte]

The Chairman: Just a minute. I want to say something about it.

I tend to agree, Mr. Mayer, with the sentiments you expressed, and those which Mr. Hargrave expressed. The only question I have is whether we do it with every one or we limit it to those we received within the date the committee itself set for the reception of briefs.

Mr. Mayer: Can we have any indication as to how many fall within that time?

The Chairman: They are all dated.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think the alternative you have mentioned would be very valid if everyone had had notice of the hearings. I will accept responsibility, along with all members of the steering committee and the committee, because that was one occasion, one instance, where I did not disagree. We decided that we would provide notice by way of a press release; and that was a bad mistake and I hope we never repeat it, because none of the weekly newspapers got it. Some of the little country radio stations did not get it. There are just hundreds of thousands of square miles in western Canada where they did not have the slightest knowledge of the deadline. So this should be a minor way of correcting an error I think we all made initially—and I take as much responsibility for that as anybody.

The Chairman: Mr. Tessier.

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, je pense qu'il y a une procédure très simple. Le greffier devrait les classer, en garder une copie à son bureau, et les membres qui voudraient s'y référer devraient pouvoir le faire; et si certains veulent des copies, que l'on en imprime à leur intention, mais sans faire d'impressions systématiques de tous ces dossiers.

The Chairman: The members already have copies of every brief.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have gone through a historical exercise here, and I find it absolutely and totally contemptuous that some members would suggest that the evidence and the submissions of some individuals who have a deep and abiding interest in this issue could not have their views recorded in the official record—absolutely and totally contemptuous.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I did not hear anyone expressing strong views not to have them printed. I think this is a historical moment in the history of Canada. I think there will be many students in the future doing their doctorates on the history of the change to the Crow, and every piece of paper there, every submission, whether it was hand-written on one page or two pages, should be preserved for the history of Canada. I know we are probably considering costs or translations or what have you, but I think they should be preserved not only for present use but for future use. So on this side I do not think there is any disagreement.

[Traduction]

Le président: Un instant. J'ai quelque chose à dire.

J'aurais tendance à partager les sentiments que vous avez exprimés, monsieur Mayer, comme M. Hargrave. Mais faut-il procéder de cette façon pour chacune de ces lettres ou seulement celles reçues avant la date limite établie par le Comité pour la réception de mémoires?

M. Mayer: Pourrait-on nous dire combien se trouvent dans cette dernière catégorie?

Le président: Elles portent toutes une date.

M. Benjamin: Je crois que la deuxième partie de votre alternative aurait été valable si tout le monde avait été informé des audiences. Je reconnais ma responsabilité, partagée avec tous les membres du Comité directeur et les membres du Comité, car c'était bien une occasion, un seul cas où je n'étais pas en désaccord avec les autres. Nous avons décidé de donner avis par un communiqué de presse. Cela a été une sérieuse erreur qu'on ne devra pas répéter car aucun des hebdomadaires ne l'avait reçu. La même chose pour certaines petites stations radiophoniques à la campagne. Il y d'énormes régions dans l'Ouest du Canada où on n'était pas du tout au courant de la date limite. Je crois que cela nous permettra de remédier à une erreur que nous avons commise au départ, et pour laquelle je me sens aussi responsable que tous les autres.

Le président: Monsieur Tessier.

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I think there is a very simple procedure. The Clerk should classify them, keep a copy in her office and members wishing to refer to them could do so; if some would like copies, then they should be printed for those requesting them but without any wholesale reproduction.

Le président: Les membres ont déjà reçu des copies de chaque mémoire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cet exercice que nous venons de terminer a été un événement historique et je n'ai que du mépris pour l'attitude de certains membres qui estiment que le témoignage et les exposés envoyés par des citoyens qui s'intéressent profondément à cette question n'ont pas de place dans le compte rendu officiel, cela me paraît tout à fait méprisable.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je ne pense pas que l'on exprime des opinions auxquelles on tient profondément sans penser à la postérité. À mon avis, c'est un moment historique pour notre pays. Je crois qu'il y aura beaucoup d'étudiants à l'avenir qui font des travaux de doctorat sur l'histoire de la modification des taux du Nid-de-Corbeau et tout document à ce sujet, tout mémoire, même si c'est un document d'une page ou deux écrit à la main, devrait être préservé pour l'histoire du Canada. Je sais qu'on pense sans doute aux coûts ou à la traduction ou à autre chose, mais à mon avis on devra garder tous ces papiers, non seulement pour consultation maintenant mais aussi pour l'avenir. Je ne crois pas que l'on soit en désaccord avec vous de ce côté-ci.

[Text]

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We need a motion, then, that all briefs received from individuals and organizations on Bill C-155 be printed.

Mr. Mazankowski: I move that all briefs received from individuals and organizations on Bill C-155 be printed.

Mr. Flis: I second that motion.

The Chairman: I approve of the motion.

Motion agreed to.

The Chairman: I just want to say that I am personally very pleased that the committee has made that decision.

• 2200

I should warn you it is going to be a little time before they are available, because they will have to be translated and printed. But I think it is important there be a complete record; and I think it is important for the members of this committee, who served for a long time every day for a lot of days and who went through this exercise with what I consider to be the most patience and the most goodwill I have ever seen on a parliamentary committee on which I have served.

I want to express to the members of the committee my gratitude for their co-operation, their friendship and the thorough manner in which all members of the committee attempted to do the job that was given us. I realize the time was short and we had to work long hours; and I do not have any hesitation in saying that, in the 27 or 28 years of my working life, I have never been through an exercise where I have worked so hard. I was born and brought up on a farm, too, and my parents had a good healthy, Victorian notion of the work ethic; so I started young. But it has been an experience that, while gruelling, I would not have wanted to miss, now that I am through it.

To all members, to our witnesses, to our clerk particularly, who worked just as long and longer than we did, to all the members of the staff—the translators, the switchers, the telephone operators, the technical people, the messengers, the researchers from the various parliamentary bureaux—and even to those in the audience who stuck by us faithfully and whose spirits never seemed to flag either, I offer my congratulations. I think that is long enough.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would certainly want to echo the sentiments you have expressed and also apply the same gesture of gratitude to you on behalf, I am sure, of all members of the committee, surely on this side of the committee. I think we have all marvelled at your patience, your perseverance, your tolerance and the cool manner in which you have allowed yourself to preside over this committee. I think at times there were tense moments and there were times when debate was rather brisk, but you and your commanding

[Translation]

Le président: Est-ce convenu?

Des voix: Convenu.

Le président: Il nous faut donc une motion qui propose que tous les mémoires reçus de particuliers et d'associations au sujet du Bill C-155 soient imprimés.

M. Mazankowski: Je propose que tous les mémoires reçus de particuliers et d'associations au sujet du Bill C-155 soient imprimés.

M. Flis: J'appuie la motion.

Le président: Je suis d'accord avec la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Je tiens à dire que personnellement je suis très content que le Comité ait pris cette décision.

Je vous préviens que vous ne pourrez pas les avoir tout de suite, car ils devront être traduits puis imprimés. Mais il est important que le compte rendu soit complet et je pense que c'est tout aussi important pour les membres de ce comité qui ont siégé chaque jour pendant longtemps et qui se sont livrés à cet exercice avec la plus grande patience et bonne volonté, fait que je n'avais encore jamais constaté au sein d'un comité parlementaire dont j'étais membre.

Je voudrais faire savoir aux membres du comité que je suis reconnaissant de leur collaboration, de leur amitié et du sérieux avec lequel tous les membres de ce comité ont essayé d'accomplir la tâche qui nous avait été confiée. Je me rends compte que nous n'avions pas beaucoup de temps et que nous avons dû travailler de longues heures; d'autre part je n'hésiterais pas à dire qu'au cours des 27 ou 28 années de ma vie active, je ne me suis jamais livré à un exercice aussi laborieux. Je suis né et j'ai été élevé dans une ferme également et mes parents avaient une idée saine et victorienne du travail; j'ai donc commencé jeune. Mais c'est une expérience que, tout en étant éreintante, je n'aurais pas voulu rater maintenant que tout est terminé.

Je voudrais féliciter tous les membres du comité, tous les témoins, et en particulier notre greffier qui a travaillé aussi longtemps et même plus que nous tous, tous les membres du personnel, les traducteurs-interprètes, les opératrices, les standardistes, les techniciens, les messagers, les attachés de recherches des divers bureaux parlementaires et même notre auditoire qui nous a été fidèle et dont l'humeur n'a jamais semblé vaciller. Je crois que cela suffit.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais me faire l'écho des sentiments que vous avez exprimés et je voudrais vous dire également, au nom de tous les membres du comité et en particulier de ce côté-ci de la table, à quel point nous vous sommes reconnaissants. Je crois que nous avons tous été émerveillés par votre patience, votre persévérance, votre tolérance et votre sang froid devant la manière dont vous avez présidé ce comité. A certains moments, l'atmosphère était tendue, à d'autres les débats allaient bon train mais vous avez

[Texte]

presence always found a way to deal with those difficult circumstances, and I think we are all grateful.

I also want to echo and share the views you have expressed about our witnesses, particularly the officials from the Ministry of Transport; all those witnesses who appeared before us, but particularly the group before us today and the manner in which they have been helpful and accommodating, as well as all the back-up people who have made this committee function in an orderly way.

I hate to tarnish my comments of goodwill at this particular time, but I have to say, sir, I am deeply disturbed by the developments that have apparently taken place over the course of the last hour or so by the visit of your acting House Leader.

This committee has functioned sometimes in moments of tenseness and debate as to timing and the progress we have been making, but I think there was a clear understanding—call it a gentlemen's agreement—by this committee that we would complete the clause-by-clause study at some time tonight; and we have. We are in the process of completing it. It was assumed as well the bill would not be reported to the House before Monday. That was a basic assumption that I think we all took.

You have commented on the rigorous schedule we have all been through. It has been, indeed, a very hectic exercise. It has required a lot of work. It has required a lot of concentration. It has required a lot of give and take.

• 2205

Many of us are exhausted to the point where I think a breather would help to serve all of us very well in just stepping back and taking a fresh look at this bill when it approaches the House.

I do not know, quite frankly, what the acting House Leader is attempting to achieve by pushing this issue forth with such great haste. You yourself indicated that we did not have sufficient time to do a thorough job. We tried to do a thorough job by compressing a lot of activity into a shorter period of time. I think that is a credit to you; it is a credit to all members of the committee. But at this time, having regard to the kind of co-operative spirit that has prevailed, it certainly does not appear appropriate to me to accept an order from on high to ram this thing through in a period which I would consider premature.

You have, Mr. Chairman, stated on numerous occasions that you do not take your marching orders from the Minister of Transport. I respect you for that. While at times I have suggested that you were not fulfilling the commands or the suggestions that have been made by the minister, you have stood firm and have made the point that you have your terms of reference, you have your job to discharge, and you take your marching orders from no one but this committee. I find it very strange now that the minister or the acting House Leader should come in and try to impose his marching orders on this committee. I would hope, Mr. Chairman, that you would reply

[Traduction]

toujours réussi grâce à votre présence impérieuse, à contourner ces difficultés et nous vous sommes tous reconnaissants.

Je voudrais également me faire l'écho de l'opinion que vous avez exprimée à propos de nos témoins, et en particulier des fonctionnaires du ministère des Transports; je veux parler de tous les témoins qui ont comparu devant nous mais en particulier du groupe qui était ici aujourd'hui et je voudrais les remercier de leur collaboration ainsi que tout le personnel qui a fait de ce comité un exercice discipliné.

Je déteste noircir mes commentaires maintenant, mais je dois dire, monsieur, que je suis très profondément troublé de la manière dont les événements de ces dernières heures se sont déroulés à la suite de la visite de votre leader à la Chambre intérimaire.

Ce comité a travaillé parfois sous tension compte tenu des contraintes de temps qui nous étaient imposées; mais je pense que chacun savait que nous terminerions l'étude article par article du projet de loi ce soir et c'est ce que nous avons fait. Nous sommes sur le point de l'achever. On pensait également que le projet de loi ne serait pas présenté à la Chambre avant lundi. Nous le pensions tous.

Vous avez parlé de l'horaire rigoureux que nous avons dû subir. Cet exercice a été effectivement un exercice épuisant. Il a exigé beaucoup de travail, de concentration et de compromis.

Nous sommes à peu près tous épuisés, à tel point que nous aurions aimé laisser reposer quelques jours ce projet de loi pour que nous puissions y réfléchir sous un angle nouveau avant qu'il ne soit présenté à la Chambre.

Pour être très franc, je ne sais pas ce qu'essaie de faire le leader à la Chambre intérimaire en nous imposant ce projet de loi avec tant de hâte. Vous même avez indiqué que nous n'avions pas eu suffisamment de temps pour accomplir véritablement notre tâche. Nous avons essayé de le faire en comprimant le plus de travaux possible en un délai relativement court. Il faut vous en féliciter et il faut également féliciter tous les membres du Comité. Compte tenu de la bonne entente et de l'esprit de coopération qui ont régné au cours de ces débats, il ne me semble pas approprié d'accepter un ordre venant d'en haut qui veut que ce projet de loi soit adopté à toute allure à un moment que je considère prématuré.

Monsieur le président, vous avez déclaré à de nombreuses reprises que vous ne receviez aucun ordre du ministre des Transports. Cela est à porter à votre crédit. Alors qu'à certaines reprises je vous ai dit que vous ne respectiez pas les ordres donnés par le ministre, vous n'avez jamais bronché et vous avez indiqué que vous aviez un mandat précis, une tâche précise à accomplir et que vous ne preniez vos ordres de personne excepté de ce Comité. Je trouve alors très étrange que le ministre, le leader à la Chambre intérimaire, puisse entrer ici et essayer d'imposer sa volonté à ce Comité. J'espère, monsieur le président, que vous répondrez de la même manière

[Text]

in kind, in the same manner that you have with the suggestion that the committee do x, y, or z, which may or may not be within the ambit of this committee.

I suggest to you, sir, that you as the spokesman and the representative of this committee... I would hope that you would prevail upon the Minister of Transport, or the acting House Leader, and urge him to use his good sense in asking that this bill proceed in a normal manner through the next stage, rather than trying to rush it through prematurely.

In summation, and making a very blunt statement, Mr. Chairman, I hope you do not take your marching orders from the acting House Leader.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I think you may have overstated your case, because I did not receive any marching orders. I told you what the wish of the acting House Leader was. I have explained to him some of the difficulties. You have pointed out some more. I intend to speak to him again tonight—I think I can find him; and if not, I will speak to him tomorrow—and I will use whatever persuasion I have to suggest that the report not be tabled before Monday. I have somewhat of a selfish reason there, too, because I will not be here on Friday; but that is not a critical matter, because it does not have to be tabled by the chairman.

So as far as marching orders are concerned, I have not received any. I left cadets as a high school student because I would not take the kind of orders I was getting from the corps sergeant-major; so I have never been very good at taking orders.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to echo the remarks that you made concerning all of those who worked for and with the committee and appeared before it, and the witnesses. Of all the bills that I have been associated with in a total of five or six different standing committees since 1968, in terms of the committee stage, this has been the most thorough job that I have ever seen done in the space of time we had. The committee and all those associated with it have carried out their duty as prescribed and required and expected by Parliament. I want to concur wholeheartedly with Mr. Mazankowski in terms of his remarks about yourself. Even though there must have been a number of occasions, with more than one member of the committee, when we were something of a lower lumbar or proctological nuisance, you took that with good humour and good grace—I will give you the definition.

• 2210

The Chairman: I just wanted to be sure.

Mr. Benjamin: One of those ailments I think you were having in any case, Mr. Chairman. My colleagues and I want to say that we have been diligent, as have all members, in facilitating dealing with the bill but not facilitating its passage. There is more to come on that, but we have dealt with the bill.

I concur also with Mr. Mazankowski and, without trying to put words in your mouth, Mr. Chairman, I think with your

[Translation]

que vous avez répondu lorsqu'on vous disait que le Comité devait faire ceci ou cela ce qui correspondait ou non au mandat de votre Comité.

Je vous demanderais donc, monsieur, puisque vous êtes le porte-parole et le représentant de ce Comité, de demander instamment au ministre des Transports ou au leader à la Chambre intérimaire de veiller à ce que ce projet de loi passe par toutes les étapes de façon normale et non pas d'essayer de le faire adopter prématurément.

En résumé et je serai très direct, monsieur le président, j'espère que vous ne recevez pas d'ordre du leader à la Chambre intérimaire.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez peut-être été un peu trop loin car je n'ai reçu aucun ordre. Je vous ai fait part du désir du leader à la Chambre intérimaire. Je lui ai expliqué nos difficultés. Vous en avez indiqué d'autres. J'ai l'intention de m'entretenir avec lui encore ce soir et je crois pouvoir le trouver; dans le cas contraire, je lui parlerai demain et j'utiliserai tous les moyens en mon pouvoir pour lui suggérer de ne présenter le rapport que lundi. C'est aussi par égoïsme que je le lui demande car je ne serai pas ici vendredi; mais de toute façon ce n'est pas grave, car le rapport ne doit pas être déposé nécessairement par le président.

Pour ce qui est des ordres que j'aurais reçus, je peux vous dire qu'ils sont inexistantes. J'ai quitté le corps des cadets lorsque j'étais à l'école secondaire parce que je ne voulais pas recevoir d'ordre du sergent major ce qui vous montre que je n'en ai jamais acceptés.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais me faire l'écho des remarques que vous avez présentées à propos de tous ceux qui ont travaillé en étroite collaboration avec le Comité et des témoins qui ont comparu devant ce dernier. De tous les projets de loi auxquels j'ai été associé au sein de cinq ou six différents comités permanents depuis 1968, ce travail a été le plus complet qui ait jamais été accompli en Comité en si peu de temps. Le Comité et tous ceux qui y ont été associés ont accompli leur tâche comme l'exigeait le Parlement. Je souscris entièrement aux propos tenus sur vous par M. Mazankowski. Même si à certaines reprises, avec plus d'un membre du Comité, vous avez été un véritable empêcheur de tourner en rond, vous avez toujours pris cela avec bonne humeur et avec grâce—je vous dirai ce que je veux dire exactement tout à l'heure.

Le président: Je voulais m'en assurer.

M. Benjamin: De toute façon, monsieur le président, je pense que vous en souffriez. Mes collègues et moi-même pensent que nous avons tout fait, comme tous les autres membres du Comité, pour faciliter l'étude de ce projet de loi mais non son adoption. La bataille n'est pas terminée, mais nous avons au moins étudié le projet de loi.

Je suis également d'accord avec M. Mazankowski et, sans vouloir vous dire ce que vous avez à faire, monsieur le prési-

[Texte]

feelings, that for the benefit of the clerk and her staff and for the members of this committee, if she needs until Monday, or Tuesday, or whenever, to finalize the job on a bill that is ready to be reported to Parliament, so be it. But without expecting an extraordinary amount of work over and above what has already been done by the clerk and her staff to try to get this wound up and ready by Friday, I do not see how that is humanly and physically possible, unless they work all night, starting tonight and tomorrow night. Good Lord, that is ridiculous! If the bill is not reported until Monday instead of Friday, so what?

I would hope that the Chair will convey those sentiments in no uncertain terms to the acting government House Leader or anybody else around; that is, that this committee is doing its duty and has done it conscientiously and diligently, and the House can wait until we are properly ready, within the terms of human possibilities, to report the bill.

Finally, sir, I think, after all you have been through, it is important that you be the one to report the bill. Even though I think it is a black mark in Canadian history and a tragedy for western Canada, that does not detract from the fine work you have done as chairman. I think you are entitled, and should be able, to report the bill when you are able to be in the House of Commons. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I think you thanked everyone in the room on behalf of the entire committee. On behalf of the members on this side of the table, I would like to add my thanks to yours and Mr. Mazankowski's and to those of Mr. Benjamin. At this late hour and after all we have gone through, I congratulate you on being so perceptive. I was looking around to see if you had missed anyone and I would like to mention two who maybe were missed. One person is the vice-chairman, who in your absence spelled you off and I think ran a very tight ship, which members on this side certainly appreciated.

I think, if we went around the room, we probably forgot about another group of people, the media. I do not know if they were mentioned. I have been at a lot of committees too and usually you see one reporter come one day but then you never see him again and another one comes another day. But, if we look back here, we see faces that have been with us since the beginning of the process right up to the middle of it, or for two-thirds of the process—because the process is not over, we have a lot of work ahead of us yet.

My thanks to everyone in this room . . . parliamentary staff, Keith Thompson, the adviser here, the translators, the messengers, just everyone in the room who was already mentioned. I think we have become almost like a family, and I think as in all families there are good times but there are times when families quarrel. I think we quarreled a lot, I think we fenced a lot across the table, we probably scarred each other sometimes, but I think like any good family you get back together again and life goes on.

[Traduction]

dent, je pense que si le greffier et son personnel ainsi que les membres de ce Comité ont besoin jusqu'à lundi ou mardi ou n'importe quand pour mettre un terme à cet exercice avant de présenter le projet de loi au Parlement, eh bien, tant pis. Mais sans nous attendre à ce que le greffier et son personnel travaillent à des heures indues pour essayer de terminer ce travail d'ici vendredi, je ne vois pas comment c'est humainement et physiquement possible de le faire à moins de travailler toute la nuit, ce soir et demain soir. Grand Dieu, que c'est ridicule! Le ciel ne va pas nous tomber sur la tête si ce projet de loi n'est pas présenté à la Chambre lundi au lieu de vendredi.

J'espère que le président le fera savoir en termes très clairs au leader de la Chambre intérimaire ou à n'importe qui d'autre, c'est-à-dire, que ce Comité accomplit son devoir et qu'il l'a fait de façon consciencieuse et minutieuse et que la Chambre attend que nous soyons prêts à présenter un projet de loi à la Chambre dans les limites de nos capacités physiques.

Enfin, monsieur, après tout ce que vous avez supporté, il est important que vous soyez celui qui le présentera à la Chambre. Même si je pense que ce projet de loi est à marquer au crayon noir dans l'histoire du Canada et qu'il est une tragédie pour l'Ouest de notre pays, cela n'enlève rien au travail précis que vous avez accompli en tant que président. Je pense que vous devriez faire rapport de ce projet de loi à la Chambre lorsque vous pourrez y être. Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je crois que vous avez remercié chacun ici au nom du Comité tout entier. Au nom des membres du Comité de ce côté-ci de la table, je voudrais ajouter mes remerciements à ceux que vous, M. Mazankowski et M. Benjamin ont exprimés. À cette heure tardive et après tout ce par quoi nous sommes passés, je vous félicite d'avoir été aussi alertes. Je regardais tout autour de moi si vous n'aviez omis personne et je voudrais en citer deux qui vous ont peut-être échappé. Tout d'abord le vice-président qui vous a remplacé pendant votre absence et qui, à mon avis, a mené le Comité de main de maître et les membres du Comité de ce côté-ci l'en félicitent.

Nous avons également vraisemblablement oublié la presse. Je ne sais pas si on en a déjà parlé. J'ai assisté à de nombreux comités également et en général on voit un journaliste un jour et un autre un autre jour. Mais si vous regardez derrière vous, vous verrez que ces visages sont familiers et qu'ils sont ici depuis le début jusqu'à la fin ou plutôt jusqu'aux deux tiers de la fin puisque ce n'est pas terminé et que nous avons encore beaucoup de travail à faire.

Je voudrais remercier tous ceux qui sont ici, le personnel du Parlement, notre conseiller, Keith Thompson, les traducteurs-interprètes, les messagers et tous ceux dont le nom a déjà été cité. Je crois que nous sommes comme une famille ou presque et comme dans toutes les familles, on s'est amusé et on s'est chamaillé. Je crois que nous nous sommes beaucoup chamaillés, nous nous sommes lancés des piques, nous avons peut-être laissé des traces les uns sur les autres, mais je crois que dans toute famille unie, on se regroupe et la vie continue.

[Text]

• 2215

I want at this point to apologize to the members opposite for some of my outbursts. I hope I can keep those to a minimum in the future.

I think the reason we got as far as we did is everyone's goodwill and everyone's flexibility. I know our steering committee meetings to the time when we decided who should appear before the committee and who should not—I think it was this goodwill and this flexibility that moved us to this stage today. I see that goodwill continuing, and I will add my words to those of the chairman, to the House Leader, Mr. Mazankowski, to see if we can do anything there. I do not promise anything, but when you people make representations I do act on them, as Mr. Mayer knows. We listen very carefully to what is said here.

I think we talked about informal reports to the minister. I think you can consider that that informal report has already been made, because anything that was raised here and was maybe out of order, or whatever, has been passed on to the minister. So in a way that informal report has already been made.

So again, on behalf of the members on this side of the House, on behalf of the government, my personal thanks to everyone for making this work exhausting, but I think very satisfying, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I hope I am not out of order in just asking if I can make one comment.

The Chairman: I think after all the comments we have insisted you make, that would only be fair.

Mr. Kroeger: Officials do not very often get an opportunity to participate or contribute to, in a sustained way, the parliamentary process. It was four weeks ago today that we began clause-by-clause work and we began appearing in front of this group of members of Parliament. I think it has been a unique and valuable experience for all of us.

You and your colleagues have commented on the way in which the committee has conducted its business. During some of the breaks that you so humanely called occasionally, members of the committee remarked to me informally that it was a textbook of how a committee should work.

I simply want to say that it has been a privilege for us, and I think we will all be better public servants in the future for the experience.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That is very kind, Mr. Kroeger.

Mr. Benjamin: Call an election.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a matter of new business, and perhaps it might help you in persuading the

[Translation]

Je voudrais maintenant m'excuser auprès des membres de l'opposition de mes coups de colère. J'espère qu'ils diminueront à l'avenir.

Ce n'est qu'en raison de la bonne volonté de chacun et de la souplesse affichée par tout le monde que nous avons pu aller aussi loin. Je me rappelle les réunions du Comité directeur que nous avons eues pour décider qui devait comparaître devant le Comité et je pense que c'est cette bonne volonté et cette flexibilité qui nous a menés aussi loin aujourd'hui. Je voudrais que cette bonne volonté se poursuive et je voudrais me joindre aux efforts du président, du leader à la Chambre et de M. Mazankowski pour voir si nous pouvons faire quoi que ce soit pour débloquer la situation. Je ne promets rien, mais lorsque vous me faites des remarques, j'essaie d'y donner suite comme le sait M. Mayer. Nous écoutons tout ce qui se dit ici.

Je crois que nous avons parlé des rapports officiels que nous avons faits au ministre. Je pense que l'on peut considérer que ce rapport officiel a déjà été présenté, car tout ce qui a été soulevé ici et qui était même irrecevable a été transmis au ministre. Donc, dans une certaine façon, ce rapport officiel a déjà été présenté.

Une fois de plus, au nom des membres du Comité de ce côté-ci de la Chambre, au nom du gouvernement, je voudrais remercier chacun d'entre vous d'avoir rendu ce travail si éreintant mais tellement satisfaisant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, j'espère que je peux faire une observation.

Le président: Je crois qu'après tous les commentaires que nous vous avons demandé de faire, ce ne serait que justice.

M. Kroeger: Les fonctionnaires n'ont que très rarement l'occasion de participer de façon soutenue aux processus parlementaire. Nous avons commencé l'étude article par article de ce projet de loi il y a quatre semaines aujourd'hui et c'est à cette époque-là que nous avons comparu devant ce groupe de députés. Je pense que cela a été une expérience unique et précieuse pour chacun d'entre nous.

Vous-même et vos collègues ont commenté la façon dont le Comité avait entrepris sa tâche. Au cours de certaines pauses que vous avez ordonnées de temps à autre, les membres du Comité m'ont fait remarquer de façon très officielle que ce Comité était un modèle.

Je voudrais simplement vous dire que cela a été un grand privilège de travailler avec vous et je crois que nous sortons de là grandis en tant que fonctionnaires.

Merci, monsieur le président.

Le président: C'est très gentil, monsieur Kroeger.

M. Benjamin: Organisons des élections.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons un nouveau projet de loi à étudier et cela vous sera peut-être utile

[Texte]

House Leader to allow this bill to go forth in its normal manner.

We have another order of business that is either before this committee or somewhere between the committee and the House, and that is the bill to establish the Canadian Aviation Safety Board.

The Chairman: Good point.

Mr. Mazankowski: It was before the committee just prior to the recess, and as far as our party is concerned, we would be prepared to see this bill move on without any delay. If your government House Leader is looking for an order of business, there may be an agreement or a meeting of minds as to working out a timetable for the movement of that particular bill, which could get into the House and be debated. I do not see it as a controversial measure. There may be some points that may want to be raised, but I would like on behalf of our party to signal to you our eagerness to see this bill moved forward and hopefully passed with a minimum of delay. Perhaps you could use that as a part of a bargaining tool to allow the kind of time necessary to complete this bill in the manner within which it should be completed.

The Chairman: That is a timely suggestion, Mr. Mazankowski. As a matter of fact I spent several hours today in the company of Mr. Jaffree Wilkins, who is also very anxious to have the bill proceed.

• 2220

Apparently there have been discussions with COPA and CALPA, the two groups who I guess are most concerned with this bill. I understand that it is their wish as well that the bill proceed.

I do not imagine there are any members of this committee that want to meet tomorrow. I would suggest that we try to continue that probably early next week. I would suggest, I guess, Tuesday afternoon at 3:30 p.m. if I thought we could get through it in a session, which there seems to be a disposition to do.

If that is agreeable with the committee we could call a meeting for Tuesday at 3:30 p.m. I think I am free. If not, Mr. Bockstael may be. And we could send out the notices accordingly.

The clerk just reminded me of something rather important, and that is, what if the report stage of this bill should start on Tuesday? Well, in that case, we could send out a cancellation.

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: With that, I want to thank all those who expressed such kind remarks to myself, to me; I feel very humble.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, Mr. Flis referred to the fact that this was family. We had good times and bad times, and in all areas when you have trauma, you develop a certain amount of kinship. I know there is a prisoners of war association and

[Traduction]

pour persuader le leader à la Chambre de laisser ce projet de loi suivre son cours normal.

Nous avons un autre projet de loi à étudier dont le Comité a déjà été saisi ou qui se trouve quelque part entre le Comité et la Chambre, je veux parler du projet de loi portant création de la Commission canadienne de sécurité aérienne.

Le président: Très bien amené.

M. Mazankowski: Le Comité en avait été saisi juste avant les vacances d'été et pour ce qui est de notre parti, nous serions disposés à ce que ce projet de loi soit adopté sans délai. Si votre leader à la Chambre cherche un ordre du jour, on pourrait se réunir pour mettre au point le programme d'étude de ce projet de loi qui pourrait être débattu à la Chambre. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une mesure litigieuse. Il y aura peut-être des points à éclaircir, mais je voudrais vous dire, au nom de notre parti, que nous sommes tout à fait disposés à ce que ce projet de loi soit adopté dans les meilleurs délais. Vous pourriez peut-être utiliser cela comme moyen de négociation pour que nous soit accordé le temps nécessaire à l'achèvement de ce projet de loi de la manière appropriée.

Le président: Votre suggestion est opportune, monsieur Mazankowski. D'ailleurs, j'ai discuté pendant plusieurs heures aujourd'hui avec M. Jaffree Wilkins qui voudrait également que ce projet de loi soit adopté rapidement.

Apparemment des discussions ont déjà eu lieu avec la COPA et l'ACPLA, les deux groupes que préoccupe le plus le projet de loi, je suppose. Je crois savoir qu'ils désirent également que le projet de loi soit adopté rapidement.

Je ne pense pas que les membres de ce Comité veuillent se réunir demain. Je propose d'organiser une séance au début de la semaine prochaine. Disons mardi après-midi à 15h30 si nous pouvions l'expédier en une seule séance, puisque tout le monde a l'air d'être d'accord.

Par conséquent, si le Comité le désire, nous pourrions nous réunir mardi à 15h30. Je crois être libre; dans le cas contraire, M. Bockstael le sera peut-être. Et nous pourrions faire imprimer les avis en conséquence.

Le greffier vient de me rappeler quelque chose d'important, à savoir, qu'arrivera-t-il si l'étape du rapport de ce projet de loi devait commencer mardi? Dans ce cas, nous pourrions faire imprimer un avis d'annulation.

D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Cela dit, je voudrais remercier tous ceux qui m'ont adressé des remarques aussi gentilles; je suis confondu.

M. Mayer: Monsieur le président, M. Flis a dit tout à l'heure que nous étions une famille. Nous avons eu de bons moments et de mauvais moments, mais chaque fois que traumatisme il y a, les liens se resserrent. Je sais qu'il existe

[Text]

association resulting with the sinking of the *Titanic*. Maybe we could form an association here and charge the press with looking after it and we could meet once a year to discuss good old times.

The Chairman: With that, I adjourn the committee until 3:30 p.m. Tuesday next.

[Translation]

une association des prisonniers de guerre et une association qui a été créée à la suite de l'accident survenu au *Titanic*. Nous pourrions peut-être alors créer notre propre association, demander à la presse de la couvrir et nous pourrions nous rencontrer une fois par an pour discuter du bon vieux temps.

Le président: Cela dit, la séance est levée et nos travaux reprendront mardi prochain à 15h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

De la Commission canadienne des Transports:

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Section de l'exploitation et des tarifs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 144

Monday, October 31, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 144

Le lundi 31 octobre 1983

Président: Maurice A. Dionne

STANDING COMMITTEE ON

Transport

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

DOCUMENTS RECEIVED FROM INDIVIDUALS
IN CONNECTION WITH THIS LEGISLATION

DOCUMENTS RECUS DE PARTICULIERS
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 144

Monday, October 31, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 144

Le lundi 31 octobre 1983

Président: Maurice A. Dionne

STANDING COMMITTEE ON

Transport

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

DOCUMENTS RECEIVED FROM INDIVIDUALS
IN CONNECTION WITH THIS LEGISLATION

DOCUMENTS RECUS DE PARTICULIERS
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PLEASE NOTE

THE EIGHTEENTH REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT WITH RESPECT TO BILL C-155, AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION, SHIPPING AND HANDLING OF WESTERN GRAIN AND TO AMEND CERTAIN ACTS IN CONSEQUENCE THEREOF, IS CONTAINED IN ISSUE NUMBER 143.

NOTE

LE DIX-HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155, LOI VISANT À FACILITER LE TRANSPORT, L'EXPÉDITION ET LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST ET MODIFIANT CERTAINES LOIS EN CONSÉQUENCE, SE TROUVE DANS LE FASCICULE NUMÉRO 143.

IN ACCORDANCE WITH A MOTION, ADOPTED BY THE COMMITTEE, ON WEDNESDAY, SEPTEMBER 21, 1983, THE FOLLOWING DOCUMENTS ARE BEING PRINTED IN THIS ISSUE.

CONFORMÉMENT À LA MOTION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ LE MERCREDI 21 SEPTEMBRE 1983, LES DOCUMENTS SUIVANTS PARAÎSSENT DANS LE PRÉSENT FASCICULE.

Brief submitted by BILL ADAMACK, Assiniboia, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-143" p. 144A:1*)

Mémoire présenté par M. BILL ADAMACK, Assiniboia (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-143» p. 144A:181*)

Letter submitted by VICTOR ENGEL, McMahon, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-144" p. 144A:4*)

Lettre soumise par M. VICTOR ENGEL, McMahon (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-144» p. 144A:184*)

Brief submitted by CLIF ARGUE, Grenfell, Saskatchewan (*See Appendix "TRPT-145" p. 144A:5*)

Mémoire présenté par M. CLIF ARGUE, Grenfell (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-145» p. 144A:185*)

Brief submitted by LETA L. ATKINSON, Saskatoon, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-146" p. 144A:8*)

Mémoire présenté par M^{me} LETA L. ATKINSON, Saskatoon (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-146» p. 144A:187*)

Letter submitted by Mr. and Mrs. C. E. SHORTT, Laylor, British Columbia. (*See Appendix "TRPT-147" p. 144A:17*)

Lettre soumise par M. et M^{me} C.E. SHORTT, Laylor (Colombie-Britannique). (*Voir Appendice «TRPT-147» p. 144A:198*)

Brief submitted by GLORIA BLANCHARD, Regina, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-148" p. 144A:18*)

Mémoire présenté par M^{me} GLORIA BLANCHARD, Regina (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-148» p. 144A:199*)

Brief submitted by TERRY BOEHM, Allan, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-149" p. 144A:20*)

Mémoire présenté par M. TERRY BOEHM, Allan (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-149» p. 144A:202*)

Brief submitted by RICHARD BOTHNER, Beechy, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-150" p. 144A:24*)

Mémoire présenté par M. RICHARD BOTHNER, Beechy (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-150» p. 144A:206*)

Brief submitted by JOHN S. BURTON, Regina, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-151" p. 144A:27*)

Mémoire présenté par M. JOHN S. BURTON, Regina (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-151» p. 144A:211*)

Brief submitted by KAREN CHASE, Calgary, Alberta. (*See Appendix "TRPT-152" p. 144A:36*)

Mémoire présenté par M^{me} KAREN CHASE, Calgary (Alberta). (*Voir Appendice «TRPT-152» p. 144A:221*)

Letter submitted by EDNA HAIDER, Saskatoon, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-153" p. 144A:42*)

Lettre soumise par M^{me} EDNA HAIDER, Saskatoon (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-153» p. 144A:227*)

Brief submitted by DOUGLAS COWLING, Grandview, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-154" p. 144A:43*)

Mémoire présenté par M. DOUGLAS COWLING, Grandview (Manitoba). (*Voir Appendice «TRPT-154» p. 144A:228*)

Brief submitted by PETER DOLL, Fairview, Alberta. (*See Appendix "TRPT-155" p. 144A:64*)

Mémoire présenté par M. PETER DOLL, Fairview (Alberta). (*Voir Appendice «TRPT-155» p. 144A:249*)

Brief submitted by GEORGE DANNYCHUCK, Maidstone, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-156" p. 144A:66)

Mémoire présenté par M. GEORGE DANNYCHUCK, Maidstone (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-156» p. 144A:251)

Brief submitted by WAYNE and GAYLENE DUTCHYSHEN, Gilbert Plains, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-157" p. 144A:70)

Mémoire présenté par M. WAYNE DUTCHYSHEN et M^{me} GAYLENE DUTCHYSHEN, Gilbert Plains (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-157» p. 144A:256)

Brief submitted by KEN FARION, Vegreville, Alberta. (See Appendix "TRPT-158" p. 144A:72)

Mémoire présenté par M. KEN FARION, Vegreville (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-158» p. 144A:258)

Brief submitted by GREG FARION, Vegreville, Alberta. (See Appendix "TRPT-159" p. 144A:74)

Mémoire présenté par M. GREG FARION, Vegreville (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-159» p. 144A:260)

Brief submitted by OREST FARION, Vegreville, Alberta. (See Appendix "TRPT-160" p. 144A:76)

Mémoire présenté par M. OREST FARION, Vegreville (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-160» p. 144A:263)

Letter submitted by DOUGLAS R. FERGUSON, Stewart Valley, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-161" p. 144A:78)

Lettre soumise par M. DOUGLAS R. FERGUSON, Stewart Valley (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-161» p. 144A:266)

Brief submitted by I.A. FLATERUD, Beechy, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-162" p. 144A:80)

Mémoire présenté par I.A. FLATERUD, Beechy (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-162» p. 144A:268)

Brief submitted by MIKE TACZYNSKI, Gypsumville, Manitoba. (See Appendix "TRPT-163" p. 144A:82)

Mémoire présenté par M. MIKE TACZYNSKI, Gypsumville (Manitoba). (Voir Appendice «TRPT-163» p. 144A:271)

Brief submitted by DEAN FRASER, Carnduff, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-164" p. 144A:83)

Mémoire présenté par M. DEAN FRASER, Carnduff (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-164» p. 144A:272)

Brief submitted by EVA K. HAGEN, Glenbush, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-165" p. 144A:85)

Mémoire présenté par M^{me} EVA K. HAGEN, Glenbush (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-165» p. 144A:274)

Brief submitted by GARNET HANNA, Meyronne, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-166" p. 144A:87)

Mémoire présenté par M. GARNET HANNA, Meyronne (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-166» p. 144A:276)

Letter submitted by DONALD HIEIDT, Meath Park, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-167" p. 144A:90)

Lettre soumise par M. DONALD HIEIDT, Meath Park (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-167» p. 144A:279)

Brief submitted by RON HARPER, Danbury, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-168" p. 144A:93)

Mémoire présenté par M. RON HARPER, Danbury (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-168» p. 144A:282)

Brief submitted by DARL E. HICKS, Marquis, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-169" p. 144A:95)

Mémoire présenté par M. DARL E. HICKS, Marquis (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-169» p. 144A:284)

- | | |
|---|---|
| Brief submitted by GERARD E. HOPPE, Canda, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-170" p. 144A:98) | Mémoire présenté par M. GERARD E. HOPPE, Canda (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-170» p. 144A:287) |
| Brief submitted by RAYMOND KEZYK, Grandview, Manitoba. (See Appendix "TRPT-171" p. 144A:100) | Mémoire présenté par M. RAYMOND KEZYK, Grandview (Manitoba). (Voir Appendice «TRPT-171» p. 144A:290) |
| Brief submitted by LEO F. KRISTJANSON, Saskatoon, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-172" p. 144A:102) | Mémoire présenté par M. LEO F. KRISTJANSON, Saskatoon (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-172» p. 144A:292) |
| Brief submitted by PATRICIA E. KRUG, Balcarres, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-173" p. 144A:110) | Mémoire présenté par M ^{me} PATRICIA E. KRUG, Balcarres (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-173» p. 144A:306) |
| Brief submitted by CAROL LOWNDES, Kelvington, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-174" p. 144A:113) | Mémoire présenté par M ^{me} CAROL LOWNDES, Kelvington (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-174» p. 144A:312) |
| Brief submitted by DOUGLAS and MAUD LELOND, Miniota, Manitoba.
(See Appendix "TRPT-175" p. 144A:116) | Mémoire présenté par M. DOUGLAS LELOND et M ^{me} MAUD LELOND, Miniota (Manitoba).
(Voir Appendice «TRPT-175» p. 144A:316) |
| Brief submitted by BOB LONG, Lloydminster, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-176" p. 144A:119) | Mémoire présenté par M. BOB LONG, Lloydminster (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-176» p. 144A:322) |
| Brief submitted by GORDON MacMURCHY, Semans, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-177" p. 144A:122) | Mémoire présenté par M. GORDON MacMURCHY, Semans (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-177» p. 144A:328) |
| Brief submitted by JAMES MILLER, Rockyford, Alberta. (See Appendix "TRPT-178" p. 144A:128) | Mémoire présenté par M. JAMES MILLER, Rockyford (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-178» p. 144A:334) |
| Brief submitted by V. MURRAY, Young, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-179" p. 144A:132) | Mémoire présenté par V. MURRAY, Young (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-179» p. 144A:339) |
| Letter submitted by MARGARET L. NEDJELSKI, Kelvington, Saskatchewan.
(See Appendix "TRPT-180" p. 144A:134) | Lettre soumise par M ^{me} MARGARET L. NEDJELSKI, Kelvington (Saskatchewan).
(Voir Appendice «TRPT-180» p. 144A:341) |
| Brief submitted by WILLIAM A. NICHOLSON, Shoal Lake, Manitoba. (See Appendix "TRPT-181" p. 144A:136) | Mémoire présenté par M. WILLIAM A. NICHOLSON, Shoal Lake (Manitoba).
(Voir Appendice «TRPT-181» p. 144A:343) |
| Letter submitted by ALLAN R. OLIVER, Aneroid, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-182" p. 144A:140) | Lettre soumise par M. ALLAN R. OLIVER, Aneroid (Saskatchewan). (Voir Appendice «TRPT-182» p. 144A:347) |

Brief submitted by DAVID ORLIKOW, M.P., Winnipeg North, Manitoba, (*See Appendix "TRPT-183" p. 144A:142*)

Mémoire présenté par M. DAVID ORLIKOW, député (Winnipeg Nord) (Manitoba).
(*Voir Appendice «TRPT-183» p. 144A:349*)

Brief submitted by GERARD PIKULA, Canora, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-184" p. 144A:149*)

Mémoire présenté par M. GERARD PIKULA, Canora (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-184» p. 144A:354*)

Brief submitted by JOAN PRICE, Swan River, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-185" p. 144A:154*)

Mémoire présenté par M^{me} JOAN PRICE, Swan River (Manitoba). (*Voir Appendice «TRPT-185» p. 144A:358*)

Letter submitted by NORMAN NELSON, Beechy, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-186" p. 144A:156*)

Lettre soumise par M. NORMAN NELSON, Beechy (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-186» p. 144A:360*)

Brief submitted by KENNETH SIGURDSON, Swan River, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-187" p. 144A:157*)

Mémoire présenté par M. KENNETH SIGURDSON, Swan River (Manitoba).
(*Voir Appendice «TRPT-187» p. 144A:361*)

Brief submitted by WILLIAM D. SLOANE, Clearwater, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-188" p. 144A:164*)

Mémoire présenté par M. WILLIAM D. SLOANE, Clearwater (Manitoba). (*Voir Appendice «TRPT-188» p. 144A:372*)

Brief submitted by ALBERT STRILKIWSKI, Ethelbert, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-189" p. 144A:166*)

Mémoire présenté par M. ALBERT STRILKIWSKI, Ethelbert (Manitoba).
(*Voir Appendice «TRPT-189» p. 144A:377*)

Letter submitted by CLEM TUIAIZYNSKI, Prince Albert, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-190" p. 144A:168*)

Lettre soumise par M. CLEM TUIAIZYNSKI, Prince Albert (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-190» p. 144A:380*)

Brief submitted by ARLENE FRANKO and MARY LOU DECK, Regina, Saskatchewan.
(*See Appendix "TRPT-191" p. 144A:169*)

Mémoire présenté par M^{me} ARLENE FRANKO et M^{me} MARY LOU DECK, Regina (Saskatchewan).
(*Voir Appendice «TRPT-191» p. 144A:381*)

Brief submitted by HARRY T. WASHBURN, Vulcan, Alberta. (*See Appendix "TRPT-192" p. 144A:171*)

Mémoire présenté par M. HARRY T. WASHBURN, Vulcan (Alberta). (*Voir Appendice «TRPT-192» p. 144A:384*)

Brief submitted by WAYNE S. JAS, Solsqirth, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-193" p. 144A:174*)

Mémoire présenté par M. WAYNE S. JAS, Solsqirth (Manitoba). (*Voir Appendice «TRPT-193» p. 144A:388*)

Brief submitted by MURRAY WENSTOB, Swan River, Manitoba. (*See Appendix "TRPT-194" p. 144A:175*)

Mémoire présenté par M. MURRAY WENSTOB, Swan River (Manitoba).
(*Voir Appendice «TRPT-194» p. 144A:389*)

Brief submitted by ART WRIGHT, Rockhaven, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-195" p. 144A:177*)

Mémoire présenté par M. ART WRIGHT, Rockhaven (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-195» p. 144A:392*)

Letter submitted by CASPER ZUNTI, Luseland, Saskatchewan. (*See Appendix "TRPT-196" p. 144A:180*)

Lettre soumise par M. CASPER ZUNTI, Luseland (Saskatchewan). (*Voir Appendice «TRPT-196» p. 144A:395*)

APPENDIX 'TRPT-143'

By way of introduction my name is Bill Adamack and I am a small mixed-farmer in the Assiniboia area, approximately 110 miles south-west of here. I must say that I appreciate the opportunity to present my views even though I have certain apprehensions about the effectiveness of these hearings. In preparing this presentation, I have spoken with many of my neighbours about the Crow rate, its proposed revisions, the method of payment of government subsidies; be it to the producers as some sort of acreage payment or directly to the railroads and I must say that I found is quite surprising. Assiniboia and area farmers are a pretty volatile bunch when it comes to religion, politics, or any current controversial topic, and it is very rare to find even three people in one place who can agree on anything. Yet when either the topic of Crow retention or metrification arises one has to search the far corners of any gathering place, be it on coffee row, in the pub, or in public meeting to find any government support for these two issues. This can only be for one of two reasons; either the support is not there, or the supporters are afraid of crowd reaction and keep quiet. In either case, I can honestly say that I know of no farmer in our area who is not in favor of Crow retention.

There are many concerns which we have in our area that are related to the proposed Crow changes. When the Bill was initially proposed by Minister Pepin the reasons for the proposed changes were to create the necessary revenue to upgrade the railines to promote the efficient and expanded export of commodities such as wheat, feed grains, fertilizer, timber, coal, etc. and also to facilitate the expansion of secondary industry in Western Canada. I don't think those were the reasons at all, merely justifications of a plan to remove the statutory freight rates and allow one of Canada's largest, most influential, and most profitable corporate entities to increase the net earnings in their financial statements. I can agree it makes sense to upgrade our railines for the reasons stated above, and it also makes sense that the moneys for this undertaking have to come from somewhere. The question is, from where? There are four possible sources for this money:

- 1) the people who own the rail--CP and CN
- 2) The people who use the rail to market their produce; the farmers, the loggers, the miners, and the manufacturers.
- 3) the receivers of marketed merchandise: the consumers.
- 4) the government.

Now, the money will come from a single donor or from a combination of the above groups, and a spokesman for any of the four will give reasons why their group should not participate in the project at all, or why it should be limited to a certain extent.

Dealing with the owners of the rail, they will certainly paint a picture of doom and gloom; no profits on hauling grain, they are forced to operate too many inefficient side branches, the cost of rail line upkeep and renovation is rising; rolling stock and other capital expenditure has increased dramatically, and worst of all they have this millstone shaped like a crow hung around their corporate neck which restricts the amount of revenue they receive for hauling grain. They make the case that because there is no money to be made, and because this is an adventure that will benefit all of Canada, the shot should be paid by someone else. What they do not mention is that CP has come a long way from its conception and I am sure that it has been pointed out by other speakers very emphatically and articulately that much of this was done with the general taxpayers' money. Also, the size and success of our railroads is a direct result of the lands, grants and subsidies which were given to them in the original Crow agreement. Today they find that hauling grain under the old rate no longer pays so they want to throw out that part of the agreement and at the same time retain all their original holdings. On top of that they want the public sector to provide the moneys to build them more railroad to make even larger and a more secure profit in the future. If the executives that are pushing and lobbying for government aid pull this off, we had better put them into public office and see what they can do about pulling the whole country out of debt; that is if they are not already there.

In my view this is the group which should absorb the cost of building this line, and this group alone. I feel that if public money is required to initiate the project it should not be as in the past; no strings attached. A certain percentage of railway stock should be turned over in trust to the Canadian government, to be returned upon repayment of the loan. With regard to hauling our grain at the statutory rate; if the rail lines want to charge the going rate they should return all holdings and accumulated wealth from these holdings to the governments which made the grants in the first place.

Under the proposed Bill C-155 the producers will share in the cost of this megaproject and when we are talking grain, we are referring to the farmer. The farmer of to-day is not always telling the truth when he or she claims that an increased freight of 10 cents or 15 cents a bushel would put them under. After all, there is a decrease in the initial price of spring wheat of 12 cents a bushel and I have not seen too many of my neighbours packing their bags since the first of August. However I do not think that is the question here... Freight rates in Assiniboia on commodities shipped by rail; cars, farm implements, etc. have risen by approximately 7% over the last 20 years, on a per year basis. Wheat has been increasing in price at a rate of 5%. If the statutory rate is removed, and we eventually assume full cost our profit margin will decrease to a point where we will need to raise more bushels to survive. The most common way for a farmer to do this is not to be more productive but to become bigger; and we all know that bigger farmers mean fewer farmers. As a mixed farmer I am already one of a vanishing breed and I am not that old. Although I can make ends meet now, the future looks pretty bleak.

When one is dealing in the international grain market, the third opinion, that of having the consumer pay is very difficult, especially in times of heightened competition and restricted market share. At the same time however, with 16 billion dollars being poured into the CP and CN and considering that firms get paid a return of investment, when a farmer as a consumer gets merchandise shipped over the upgraded rail, we will be paying part of the increase twice.

Finally, the government is proposing putting in a considerable number of dollars. Well, as a taxpayer, the farmer just got hit for the third time in a row. In this case, it just may mean being out on the third strike. I pay as a producer, and as a consumer and as a taxpayer; and the sad part of it is, I am not getting anything for it. We live within half a mile of a CPR line and every time the train goes past, I get a little sick. There is the magnificent CP--running on the track I help pay for, running over land given to them by the public, hauling my wheat in hopper cars that I paid for. All they own is the engine and the caboose, and I am not sure about the engine... At the same time they are telling me that they are losing money and they need larger subsidies. They cannot afford to fix the track... This is pretty tough to beleive. Then, to make matters worse, the Canadian government is considering paying the subsidy to the farmers instead of to the railroad. They want to do this on an acreage basis. What this means is that the cattle producer, and the seed grower, along with the fellow that grows specialty crops often times will not share the cost of building up the line. The ordinary grain producer is being souldered with an ever-increasing load. When I look at that train it can be pretty discouraging sometimes.

Bill Adamack

APPENDIX "TRPT-144"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Chairman
Transport Committee
Regina Hearings.

The sentence has been passed, (BillC-155) second reading in the House of Commons and now the hearings? The normal way of doing the country's business in Russia. For the same reason the Crow rate existed for 85 years is enough that it should remain another 85 years or the end of time as the original agreement read. Farmers already caught in a cost-price squeeze use far more petroleum products in their operations than most people and contribute greatly to the public purse. It is to be hoped that these facts are kept in mind by elected officials when farmers are being asked to pay or forced into higher freight rates. Economic turn around which is definitely evident will have no lasting effect if producers income is cut so that as the result cannot buy machinery and other goods produced in Canada.

Victor Engel
Box 84
McMahon, Sask.
SON 1MO

APPENDIX "TRPT-145"

HOUSE OF COMMONS TRANSPORT COMMITTEE

SUBMISSION BY CLIF ARGUE, FARMER

INTRODUCTION:

Mr. Chairman, Members of the Committee, I submit this paper as a farmer of 41 years experience, a citizen who has been involved in the political life of Canada for 40 years, as a person who has been involved in National Farmers Union, Wheat Pool, Chairman "Save the Crow Committee", Local Chamber of Commerce and other organizations. On one occasion I contested a Federal Election Campaign for a seat in Parliament. I submit this to show my concern and fear as to the results of enacting in Law Bill C-155.

AREAS OF CONCERN:

1. Canadian Wheat Board Protects farmers from monopoly power of railroads and grain companies. This Act seems to weaken C.W.B., by giving control of Grain cars to an administrator and out of the hands C.W.B.
2. Farm Costs and Farm Income: no statistics available but disruption will be enormous.
3. Destruction of Family Farm: Bill C-155 seems to follow ideas generated by Gibson's report in 1971 advocating removal of 2 out of every 3 farmers from Agriculture. I don't consider this desirable but some economists and business men see it as the way to go. I call the process the de-settling of the rural prairies.
4. Destruction of the Rural Communities: Variable rates and higher shipping charges will accomplish this process rapidly. Farmers will pay Trucking costs and higher taxes to maintain rural roads to haul grain to the surviving elevators (terminals).

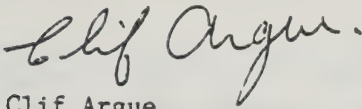
5. National Defence: (a) a dispersed population with a stake in the land is difficult to defeat. (b) a population crowded into cities where people are wage slaves or unemployed is undefinable (Hiroshima). An enemy would not need bombs - just cut the gas and power some cold nights.
6. Displaced People: What will society do with a displaced population without the job skills to function in a computerized society, in an unfamiliar way of life. I consider the results of C-155 to amount to another "Highland Clearance", but no colonies to ship the displaced to.
7. Political Polarization: The results of the industrialization of Agriculture (of which C-155 is a part) seem to me to point to a further political polarization in Western Canada and encourage Western Separation, despite Senator Keith Davies opinion to the contrary. Removal of the Crow Rate will I think produce social, economic and political disruption too serious to contemplate.

SOLUTIONS:

1. A complete study of above areas by a commission headed by a Supreme Court Judge.
2. Recommendation to Federal Government to drop Bill C-155 until study complete.
3. Commission terms of reference should ensure that equal consideration be given to effects on people and society as on profit of railroad companies.
4. My personal opinion is that the Crow Rate should remain until the whole problem of the structure of agriculture is settled, and that Government monies going to railroads should be in the form of equity investment.

If the Government of Canada is determined to let the forces of monopoly capital destroy a culture and a way of life then, we are only fighting to save the rate for corporate agriculture: in that event we should let the rate go.

Respectfully Submitted

A handwritten signature in cursive script, reading "Clif Argue".

Clif Argue

Grenfell, Sask.

APPENDIX 'TRPT-146'

LETA L. ATKINSON

TRANSPORT COMMITTEEINTRODUCTION

We appreciate this opportunity to communicate directly with this committee, to articulate our thoughts and feelings on the Proposed Changes to the Crow's Nest Pass Agreement.

We do, however, strongly protest the "time strategy" used in relation to these hearings, and indeed, the presentation of Bill C-155. It is well known to any Canadian that the months from April to November are months of intense activity for farming people and those individuals making their living in farm related businesses. It should go without saying that these are the people who have the most at stake in this issue. To press forward, with undue haste, during these months is at best irresponsible.

We also find that we must call to your attention that geographically Regina is hardly central for the people that we "assume" you have come to listen to. We understand that these actions are consistent with the tactics and strategy employed by the Federal Government in their efforts to KILL THE CROW. As mentioned, the Federal Government's tactics are understood but will never be forgotten nor forgiven!

LOCAL 647

Within the boundaries of the NFU Local 647 are two villages, 6 towns, 7 delivery points and 852 permit book holders. Our local research indicates that in 1981, 166,500 metric tonnes or 6,660,000 bushels of grain were shipped from our community. On August 31, 1980, we had one of our branch lines abandoned--the Alvena Line--running from Wakaw to Aberdeen. A decision was made in corporate boardrooms supported by the Canadian Transport Commission on the basis of current Federal Government Policy. There was little concern showed for the 300 farm people who now drive an average of 38 miles to deliver their grain as opposed to an average of 12 mile return trip prior to 1980. This was our delivery point.

An interesting note to this whole tragedy is that, as the wrecking crews arrived to Alvena to start tearing up the track south of Aberdeen, the repair crews were completing repairs on the last mile of their assignment 12 miles south!

As you can well imagine, with this outrageous example of railway efficiency and economy, many teeth are set gnashing whenever Eugene Whelan or the infamous Dr. Gilson suggest that many family farms are inefficient!

SOME HISTORY

In recent years a common myth has been manufactured by railway companies, coal associations, some grain trade interests, aided and abetted by the bureaucrats in Transport Canada that unless the CROW IS KILLED and the rates jacked up drastically, we cannot have railway capacity. This misconception began with Otto Lang and has been carried on by each succeeding Minister of Transport, through media manipulation and deceptive advertisements, i.e., THE CROW GOES WITHOUT A FLAP.

C.P.

From its beginning, the CPR had more public money invested in it than private money. In December of 1886, shareholders of CPR stock had invested \$31,000,000.00, less than 1/3 the amount that the Government subsidizes, yet they continue to hold 100% of the stock.

To add insult to injury, from its first day until today, annual dividends are paid to its investor shareholders. Every succeeding government has continued to keep the C.P. companies on the dole, yet never received a single share in return for their gifts (land, money, mineral rights, tax concessions, gifts too numerous to mention).

Can you honestly expect farmers or almost any Canadian to believe that the Canadian Pacific Limited (one of the largest and most successful corporations in Canada) cannot find the capital needed for investment in rail capacity, when it has two billion dollar profits in the last six years alone and has another \$1.5 billion in deferred income tax?

It is criminal that CPL has been allowed to cheat the Canadian people at every turn, and now come to the farmers and all other Canadians with their corporate hand out--well, cry me a river!

It must never be forgotten or conveniently overlooked that CPR and all other CP Corporate entities continue to rest legally on the original 1881 Charters, 1897 Crow's Nest Pass Freight Rate Agreement and all orders in council related to CP Land Grants (1881 to 1899) inclusive.

To propose that the 1897 Crow Agreement and the enshrining Legislation proclaimed January, 1925, fixing by statute the freight rate moving grain from Thunder Bay and Armstrong, west to tidewater, does not or should not exist, would be an attack on the economy of Western Canada and a denial of the Prairie Farmers historic rights!

C.N.

The original principals involved in railways now known as the C.N. were not nearly as clever as those of the C.P. as now the C.N. is held in the public domain, putting a stop to the continuous bleeding off of funds. They were however just as lecherous. In 1868, Great Western misappropriated \$1,225,000.00 in public funds. We aren't talking 1971 dollars here people, when a dollar was a dollar! A Million and a Quarter Dollars was a heck of a pile of money in 1868, when skilled labour was paid between 8 to 10 shillings a day or about \$2.25.

This misappropriation led to the collapse of the Commercial Bank of Canada. There was also evidence of construction trimming at the expense of safety which led to the loss of lives!

The Intercolonial was built entirely with public funds, at a total cost of \$294,445,172.00 to service its region. When it merged with C.N. in 1923, 20,000 jobs disappeared in the Atlantic Provinces and 200,000 people were forced to leave the region when the freight rates were adjusted to levels applying to Central Canada. We find a parallel here in the ramifications of Bill C-155. The loss of jobs and people obviously led to a fall of volume in traffic and the railways losses mounted.

As bad as the situation was with Intercolonial, it was at least publicly owned and therefore Canadians continued to hold equity for their money.

When the Grand Trunk, Grand Trunk/Pacific National, Transcontinental and Canadian Northern were assumed, the companies were in such deliberately desperate financial state (verging on bankruptcy) that the public debt to each man, woman and child in Canada was \$81.00. Remember, these again aren't 1971 dollars!

Between 1923 and 1971, the burden of these interest payments turned an operating surplus of \$1,568,158,500.00 into a net loss of \$987,986,000.00. At the same time over two billion dollars were paid to private bondholders. An inappropriate procedure where common sense would dictate that all surplus capital should be invested in new technology and railway capacity rather than be siphoned off to private shareholders. In this instance, siphoned to shareholders of a previously bankrupt railway network that had to be salvaged by our country in order to maintain service. Has these investments been a consistent practice in Canadian Railways from the start, we would not be facing so called "constraint" in capacity today.

This deficit of some \$980,000,000.00 was made up by Canadian Taxpayers. This in itself should indicate the railways obligation to the citizens of Canada and more specifically Prairie Farmers and the Prairie Economy. We are not arguing that the construction and capacity is an inexpensive undertaking in Canada, for example the wilderness area between Thunder Bay and Sudbury, Ontario, a distance of 800 miles through rock, water and forests, or the

mountainous regions of B.C. These areas justify public investment and expenditure in railways, and are as consistent in 1983 as was public investment in railways in 1881. Provided, however, such money is invested by the Government of Canada on the basis of public equity.

What self respecting business man would give \$3.7 Billion (as proposed by Pepin) without equity?

You as a committee have an opportunity and a public responsibility to repair mistakes of the past and recommend the merging and nationalization of both railways.

FAMILY FARMS

To make the struggle for survival of a Family Farm a little more personal, we have enclosed a copy of our 1981 Income Tax Form. The figure indicates a loss of \$5,298.00. At that time, both my husband and myself had an off-farm income. Since then I have been laid off and with professional training and eleven years of work experience, I have been unable to find employment. Obviously this year will be even more dismal. Those aren't just figures and statistics but are about two young farmers trying to survive in today's economy. If you can find another corner to cut, I'd be more than appreciative to hear of it!

To be brief and to the point, many, if not most, of my neighbors are in the same boat and to coin a phrase "You can't get blood out of a stone" and Pepin's proposal is trying to do exactly that!

INTERNATIONAL MARKET

Some important considerations relative to competing grain exporters are as follows:

The United States (our biggest competitor)

The American waterway system is almost entirely financed from public funds, i.e., The Mississippi River and its tributaries, the Platte and Columbia Systems. These waterways represent to U.S. grain producers the equivalent of the "Statutory Rates". They have an important additional competitive advantage through preferred rates not only on grain for export but on materials and goods used in grain production.

STATEMENT OF FARMING INCOME AND EXPENSES

CASH BASIS

NAME — LETA L ATKINSON

ADDRESS — BOX 1671

SASKATOON, SASKATCHEWAN S7K 3R8

FOR THE PERIOD — JANUARY 1, 1982 TO DECEMBER 31, 1982

EXPENSES

Accounting, Legal Fees	\$ 353.00
Advertising, Promotion	10.00
Automobile Expenses	
Bank Charges	
Breeding Fees	
Building Repairs	
Canadian Wheat Board Advance Repaid	
Custom Work	366.00
Feed, Straw, Minerals, Concentrates	496.00
Fence Repairs	193.00
Fertilizers, Sprays, Chemicals	2,344.00
Grain Cleaning	
Heating Fuel, Light, Power	512.00
House Repairs — 1/4	17.00
Insurance	1,130.00
Interest — Bank	1,291.00
— Credit Union	
— Farm Credit Corp.	4,279.00
— Heating Fuel 1/4	160.00
Land Clearing and Leveling	
Licenses, Memberships, Subscriptions	30.00
Livestock Purchases — Cattle	315.00
— Swine	
— Poultry	
Machinery and Truck — Gas and Oil	2,835.00
— Repairs, Licenses, Etc. .	1,056.00
Pasture Fees	
Postage, Office Supplies	
Registration and Transfer Fees	
Rent	
Salaries and Wages — Cash	
— Board	
Salary Benefits	
Seed Grain	210.00
Show and Sale Expenses	
Supplies, Small Tools, Hardware	211.00
Taxes	350.00
Telephone	455.00
Travel and Convention	
Twine	
Veterinary Fees and Supplies	70.00
Interest — Mortgage	2,282.00
Wages Paid to Spouse	
Livestock Inventory, End of Previous Year	
Capital Cost Allowance	1,844.00
TOTAL EXPENSES	20,809.00

INCOME

Wheat Sales	\$ 1,936.00
Oats Sales	
Barley Sales	
Rye Sales	
Flax Sales	
Rapeseed Sales (Canada)	
Corn	
Canadian Wheat Board Advance	4,940.00
Canadian Wheat Board Payment	1,114.00
Forage Crop Sales	
Cattle Sales	1,992.00
Swine Sales	
Poultry Sales	
Breeding Fees	
Milk Sales	
Cream Sales	
Poultry and Egg Sales	
Custom Work Receipts	
Western Grain Stabilization Payments	
Wheat Pool Patronage Payment	
Other Patronage Payments — CO-OP	231.00
Subsidy and Production Payments	
Insurance Proceeds	
Livestock Inventory, End of Current Year	

Gross Farm Income

10,213.00

Total Expenses

20,809.00

Excess of Income over Expenses

-10,596.00

NET FARM INCOME —

IF PARTNERSHIP ENTER ONLY

SHARE 50.00%

- 5,298.00

NOTICE TO READER. This statement has been compiled solely for income tax purposes. We have not audited, reviewed or otherwise attempted to verify its accuracy or completeness. — PEAT MARWICK MITCHELL & CO.

Imposition of 'user fees' have been opposed not only by American farmers, but shippers and water carriers. For example, Cargo Carriers Inc., a subsidiary of Cargil Grain.

This proposal will render Canadian grain producers non-competitive in the international market. At a minimum level, it will bankrupt thousands of farmfamilies. Given double digit unemployment, what does the government propose to do with us?

THE CROW VS BILL C-155

It is the view of the men and women in the community we represent that through deliberate government strategy the question facing all of us has been changed, from maintaining the statutory rates and expanding capacity, to killing the Crow and replacing it with a complicated mechanism, through which grain rates will rise dramatically.

Let's be clear on what these proposals mean. They mean a massive transfer of capital from grain producers to the railways and eventually to International Resource Companies.

The following is an example of specific losses in local 647:

1981 Grain Deliveries - 6,660,000 Bus. or 166,500 Tonnes

Freight Rate - 22¢ per C.W.T. or \$4.85 per Tonne

Total 1981 Shipping Costs - $166,500 \times 4.85 = \$807,525.00$

Sanvelys Costing Formulae indicate compensatory rates for railroad in 1981 would have to be 5.1 X Crow or at our delivery point 24.74 per tonne or for wheat 60.8 cents per bushel, which is in the range of Gilsons recommendations and continues within the range of Bill C-155 is the proposed 10% level is applied.

The proposed new level of freight charges would mean total cost of transporting grain would increase to a level of \$4,118,378.00 which would reduce farm income by a whopping \$3,210,853.00 or \$3,768.00 per farm unit. You might say, 'But the government is going to pay out \$651,000,000.00 per year to meet alleged railroad revenue shortfall.' Now, the debate is who should receive this money, the railway or the farmers? If the farmers were to receive the money by way of payments on a per tonne basis or on an acreage basis, etc., what would it mean?

1. It means the farmer, when the grain is delivered, will pay the full rate of \$24.74 per tonne or 67.3 cents per bushel for wheat, or weight over 61.8 cents for all grains.

2. The farmer then waits for a payment--the nature of which is yet to be determined. His income is dramatically reduced and he continues to pay interest at the bank on his increased operating loans.
3. Each year the rate increases by the allowable inflation factor.

Remember, whichever way you choose to slice the question, it means dramatically less net income for Prairie Farm Families. (fewer schools, fewer libraries, less business trade, less everything)

Thanks, but no thanks, we will keep the Crow and tackle the rail capacity question by public investment and public equity. The Statutory Rate is our bargain in Confederation, the Prairie Farmer's Historic Right.

We reject C-155 on the following grounds:

1. Variable Rates.
2. The legislated transportation agency.
3. Rate increases calculated on basis of inflation.
4. The completion violation of the Crows Nest Freight Rate Agreement and the 1925 legislation fixing train freight rates by statute.

RECOMMENDATIONS

We recommend:

1. The railways be merged and run as a public utility.
2. All public capital be invested as equity.
3. That the section of the Crows Nest Pass Agreement dealing with the Dominion Coal lands and the \$2.00 per ton price of coal be amended, giving the Government of Canada access to the coal. The net revenue from this coal to be used to finance increased railroad capacity. This would be consistent with a correct National Rail Transport and Investment Policy.
4. The Statutory Grain Rates, remain intact.
5. We recommend a referendum among Prairie Farmers to determine their choice between maintaining the statutory rate or Bill C-155.

Some Questions for the Committee:

1. What will the costs and benefits of increased Red Meat Production

- (a) Who will pay the Costs? What are those Costs?
 - (b) Who will benefit? What are the benefits?
2. Where are the markets? Which Countries? What market locations in these countries?
 3. What volume of product and dollar value can we confidently expect?
 4. The same questions are posed in respect to processed vegetable oil?
 5. Snavely reports railways require 4.3 times higher freight rates for grain in order to cover costs. Statistics Canada reported that in 1981, C.P.R. had a system wide average Gross Revenue per loaded train mile of \$58.28 and C.N.R. on the same basis had Gross Revenue's of \$61.14 per loaded train mile.

Grain trains generated \$121.26 per loaded train mile, double the system wide average revenue.

If Snavely's costing formulae for grain were correct and applied to other cargo, both railroads should be bankrupt, but they are not. C.P.R. has never been in the red since 1881. We ask this committee to find the answer to this fundamental question.

SUMMARY

We realize that this brief is strongly worded as was intended. This was done to convey to committee members, in no uncertain terms, that they hold the rip cord to our future.

Farmers historically are a unique group of people. One characteristic that sets them apart from many is their optimistic attitude. The prairies are often referred to as "next year country". Next year we'll get more rain; next year we won't have as many breakdowns; next year all the calves will live; next year we won't lose as much money.

It is with this same optimism that we feel justice will prevail and the democratic process will produce the only correct stand on this issue. That of maintaining the Crow and increasing capacity.

This can only be achieved through that specific recommendation from this committee. To show our good faith, that we believe you are honestly trying to understand the situation. We have a small presentation for Mr. Dionne.

Early this summer it was learned from Mr. Dionne's office that due to his busy schedule, he was only able to leave the rigors of his duties to enjoy one day of fishing. As many of us would like to share your source of relaxation, we are presenting you with a fishing pole.

This particular pole was a gift several Christmas's ago to one of our members, but to date has not been used. We give you this pole with the wish that you put it to practical use at the earliest opportunity. It is also the wish of Local 647 that we, in turn, be allowed to continue living as productive citizens "where in legislation forever" indeed means "forever".

APPENDIX "TRPT-147"

Box 222
Laylor B.C.
VOC 2K0
August 10, 1983

Dear Sirs:

We would like to make this presentation in favour of retaining the statuatory freight rate.

Firstly we would question why the hearings were held in Vancouver? Peace River country is the only significant grain growing area in B.C. It is approximately 700 miles for Peace River farmers to travel in order to present.

This country (Canada) has been under 6+5 restraint for 2 years. Do you believe its fair to expect farmers to pay 100% increase per annum or 500% over five years?

The Canadian Wheat Board price has been recently announced. Its 20% lower for Barley. Barley can be taken for a general average.

There have been many studies on the cost of transportation but none on the effects of such an increase on people that are taking a 20% decrease.

The railways have a contract with the government. They should be made to honour it. In private life if we made a contract we are obliged to honour, whether or not it turns out to be as good a deal as we thought.

If Bill 155 is passed it will mean the demise of many farmers. In all likelihood we will be in that number.

Yours truly

Mr. & Mrs. C.E. Shortt.

APPENDIX 'TRPT-148'

CROW BRIEF

Gloria Blanchard--1352 Princess St.
Regina Sask.

In the late nineteenth century the Canadian Pacific Railway received substantial mineral rights, land and cash from the people of Canada. The reason behind this decision was to complete a railway system through the Rocky Mountains of Western Canada and to unite Canada by a railroad. With the growing fear of an American take over of the west, the railroad had to be completed. To aid in this process Canadian Pacific was granted land, cash and mineral rights by the people of Canada in exchange for certain responsibilities.

The mineral rights given to C.P. became the base of their large Cominco operation in British Columbia, which has brought millions of dollars to the coffers of C.P. Ltd. C.P. also received a railroad out of the deal to transport their goods. There is no doubt that C.P. has made some money out of this deal.

But, one of their responsibilities was to haul grain at the low Crow Rate. Because of what we gave up for the railroad we were guaranteed a subsidized rate and this was later placed in statute. A law which could not be manipulated by the railroads or the people of Canada.

Over the years the railway division of C.P. has claimed major loses on the transportation of grain. Therefore, the government began to give subsidies to C.P. rail in order to keep C.P. happy and the grain moving. These subsidies came in different forms. There are direct money subsidies to C.P. rail to compensate for their loses. The railway claimed huge loses on branch lines, so the government began to pay the difference between the Crow and the actual cost on branch lines. This subsidized grain was paid all the way to the port not just to the main line. But, still the railways could not seem to improve the efficiency of the transportation system. Some decided it was a lack of hopper cars, but after 14,000 hopper cars were given to the railways plus money to improve their fleet the railways still want more. The total all these subsidies to C.P. add up to in present value, from 1958 to 1981 is 2,919.8 million dollars.

The people of Canada have given alot of money to the railroads to keep the crow rate, but now the railways and the government of Canada want to take that too.

The Crow Rate allowed farmers to ship their grain cheaply to ports. By shipping grain cheaply the farmer could afford to increase production and to keep his farm updated to meet the demand for his product, and thus Canadian grain was able to be competitive on international markets.

The current plan has no guarantee against variable rates. This leaves the railway and the government free to pick and choose the lines they feel are

efficient. You can bet the railways will find the branch lines ineffecient. They would now be able to charge higher rates on these lines or offer discounts on the main lines until finally the farmer is forced to haul to the main line for economic reasons. Eventually the branch line is completely abandoned and the local elevator closes. Now the multinational grain companies are able to open big inland terminals and run unit trains from them to the ports. With this happening we have effectively went back 60 years to where the grain companies can control the farmers.

In this whole process, what is the effect on the local community? The local elevator has closed, one less reason to go to town and spend money at the local businesses. But, now the farmers will not have the money to spend because of increased freight costs maybe up to five times Crow. Now the farmer has no reason to go to town, because he cannot afford to buy anything anyway. With the farmer not buying that means a severe drop in business for local merchants and the eventual collapse of the prairie town. Rural Saskatchewan would be destroyed by these proposed changes.

With the railway of the area and the elevator closed, farmers will now be trucking their grain and in some cases extreme distances. This will create chaos on the highways of Saskatchewan. There would now be trucks crisscrossing the province creating additional costs in highway construction and maintenance, costing the taxpayers of Saskatchewan millions of dollars.

If this is what it takes to create efficiency, it must be asked efficiency for whom? For it is definately not the farmers or the people of the province.

The Crow Rate is not only a rural Saskatchewan issue, it is also urban. By taking such enormous amounts of money out of the pockets of the farmers the industries in the cities will also feel the effect. Workers will be laid off as business drops at the implement dealers, part distributors and any other agricultural related industry. Farmers will also not be supporting recreational facilities and shopping centres due to the increased freight rates. The economy of the city will take a severe blow and result in the loss of more jobs. This is not just related to Saskatchewan cities. Central Canadian manufacturing centres will face slow downs, lay offs and shut downs.

A subsidized rate allows farmers to compete internationally and in 1982 export sales totalled more than six billion dollars for the people of Canada. There is no reason to break the back of the prairies for something that benefits all Canada and to give additional benefits to the railways. Canadian Pacific does not need or deserve government welfare. With the Crow gone, the railways in their monopoly position may threaten slow downs unless the government makes even more concessions.

There is absolutely no consensus for Crow Change. The only consensus that may exist is to leave the Crow alone.

APPENDIX ' 'TRPT-149' '

B R I E F

In Regard to Bill C-155

Submitted to:

**The Standing Committee on Transportation
Regina, Saskatchewan.**

August 11, 1983

Submitted by:

Terry Boehm

Box 201,

Allan, Saskatchewan.

11 August 1983

A brief submitted to the standing committee on transportation in regard to Bill C-155:

I have a great deal of concern with the ramifications of Bill C-155 as a farmer and businessman in Western Canada.

First and foremost this Bill seeks to modify the Crow's Nest Pass Act as we now know it and establish a new freight rate regime for the rail movement of Western grain. The Minister of Transport who introduced this Bill has attempted to persuade Canadians that without the removal of the freight rates now in existence that the West is being held back from its full economic potential and the country as a whole is hurt as a consequence. He and the government feel that the "Crow Rate" unfairly gives grain producers an advantage and diversification in such things as livestock and other crops would lead to greater economic prosperity.

I would now like to point out the flaws in that view. Grain production and the export sales of this grain has resulted in a positive contribution of approximately 6 billion dollars annually in recent years to the Canadian balance of trade.

Livestock production on the other hand resulted in export sales of \$603,484,000 (603 million) of which 50 million is produced on the prairies. These figures clearly illustrate the grains industry generates substantially more economic activity than livestock production could ever possibly achieve.

Furthermore in Western Canada or Canada for that matter, it is much more expensive to produce livestock than in other regions due to our cold winters. The high feed rates required just to maintain an animals body temperature put us at a serious competitive disadvantage in the export market. In addition to this moving land out of hard red spring wheat production and into feed grains thoroughly discounts the natural climatic advantages of the prairie west, those of course being a short rather dry growing season which allows us to produce a top quality hard red wheat which is world renowned for its milling and baking qualities and is mixed with poorer quality grains to improve their milling and baking qualities.

Clearly to divert land from this market to feed grains for livestock is foolish. Feed grains can be grown anywhere. Countries such as New Zealand and Austrailia where low cost inputs prevail for livestock feeding due their temperate climates cannot sell all that they would like. Where is increased Canadian production to be marketed?

There is also a phrase being tossed around by some commodity groups that "Crow Rate" removal would allow "value added" secondary food processing to grow in the west. I have difficulties with their logic and would ask why we

have actually seen a decrease in flour mills on the prairies even though flour moves at the same rate as grain on our rail system?

If these groups and the Federal Government would really like to see secondary food processing on the prairies they should be pressing for tariff negotiations and reform with our trading partners like Japan who place surcharges on imported processed goods.

Another widespread idea of mammoth importance in ones analysis of Bill C-155 is the belief that the railways are somehow a losing venture due to losses incurred by moving western grain to export position. Nothing could be further from the truth, Canadian Pacific has never lost money. Their rail division alone has earned approximately \$100 million after taxes and expenses, surely this company will expand to capture the increased shipping that is anticipated when their operation is already this profitable.

Grain transportation has only diminished their profits and has not created losses in the conventional sense like the railways like to imply.

The railways have an obligation to Canada and to Western Canada and not the reverse situation which seems to have been the case throughout railway history in Canada and which Bill C-155 seeks to perpetuate.

The Crow's Nest Pass Agreement in part insures that the railways live up to that obligation. The history of Canada and the C.P.R. are so intermingled that they are almost one--a dissertation on which I will spare the Committee members, for I am sure they are well aware of it--however the C.P.R. would not be the hugely successful and profitable monolith it is now without the contributions made to it by this country. Therefore transporting western grain is every bit of a legitimate expense as are fuel costs or labour costs in day to day operations of the corporation.

Farmers are not seeking a handout, they feel like I do, that the cost of moving their product is a wise investment for the people of Canada.

Agriculture in Western Canada is an industry and it is Canadian not a foreign branch plant draining money out of the country. It sells its product on the world market having no tariff to protect it from foreign producers, who might have the cost of their production subsidized as in the European Economic Community, or whose input costs are lower, or whose distances to market are much shorter.

This same industry pays higher input costs because the people of this country find it desirable to protect other industries. Why is agriculture not seen in the same light as a net contributor which deserves some sort of protection?

Another rather ominous aspect of Bill C-155 is the effect the Senior Grain Transportation Committee will have on the operation of the Canadian

Wheat Board and its systems of quota's and orderly marketing. I can assure the committee that farmers will not stand idly by while the Canadian Wheat Board is damaged.

In closing I feel Bill C-155 should be scrapped and that discussion of Crow Benefit payments whether paid to producers the railways or whomever is counterproductive. This discussion and allocation will not bring diversification as some groups feel. The Government should maintain the "Crow Rate" and should vigorously enter into tariff negotiations with our trading partners to advance the sale of processed goods if they are truly concerned with value added issues. Also move other commodities such as processed and livestock products under the Crow Rate and spread the costs across Canada via special economic development taxes. This would be a wise investment for all Canadians rather than hurting the grains industry under Bill C-155

APPENDIX "TRPT-150"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Beechy, Sask.
July 17th, 1983

Chairman and Members of the
Transport Committee

For hearings on Bill C-155 to be held in Regina.

This brief will support retention of the present crow-rates, and it is our opinion that 80% of the people in Saskatchewan agree with this stand. Much confusion and misunderstanding has been stirred up by the Minister of Transport and his Deputies.

We will attempt to cover a broad field in a short brief. Some statements will be based on philosophy and principles, rather than financial statistics, because statistics can be twisted and interpreted in many different ways. In many cases we will be expressing the concerns and opinions, which are very real among farmers, but they have been denied the opportunity to express them.

We have been subjected to a disgraceful display of arrogance by the Minister of Transport and it is our hope that this committee will undo all of the mixed-up and stupid legislation that has been created by his process.

We have been forced to listen to and read a news media that seems to have been bought and paid for by the government. Some donkey editors even seemed to think there is a relationship between postage stamps and a bushel of wheat! If they could produce 300,000 letters to one address, and have it all bundled up in parcels, they would have a point, otherwise they should go to Inuvik or Yellowknife and deliver letters door-door. The cost of moving grain is hard to estimate - (especially when so much money is given to the R.R.). But we do know that 1 train and 3 men today can move as much grain as 51 trains and 225 men in 1910.

Over the last 20 years, the R.R. have been given about \$2 billion in grants, and rolling stock, etc. by a government which does not even question their expenditures in foreign countries.

The Department of Transport has based much of argument

on a very biased report by Carl Snavely. We say this report was biased because he figured the R.R. should have 20% or more interest on these gifts, which he treated as if the R.R. had actually spent the money.

Much of the original payment which the R.R. received was in the form of land, and everybody knows that land is the best hedge against inflation. So if inflation is to be used as the main argument for increased rates, it should be valid to bring the inflated value and returns from this property into the argument. We all know how well C.P.R. has handled their real estate.

When the government took over C.N. they saddled it with a huge debt that should have been cancelled. After many years of not being able to pay the interest the government paid the banks their \$800,000,000, then C.N. was able to show a profit, which it promptly invested in other ventures.

There are many things that could and must be done to our rail system, before farmers can accept the need to pay higher rates. Back-hauls and duplication, and expensive delays at switching yards are only a few examples. The Hall Commission made many recommendations about swapping lines, joint running rights, and one way traffic on some lines. A connection from Ashcroft to Clinton in B.C. would provide an alternate route to Vancouver. Why have not some of these money saving recommendations of the Hall Commission been carried out?

It is 8 years since the Hall Commission was holding hearings, and farmers were encouraged to make their views known. Much good information was gathered, but the government decided to ignore the findings of this hard working western group, and went with a one man, one-side report of Snavely. Chief Justice Emmett Hall is only one of many westerners who says we must "keep the crow".

History shows that the Canadian government has regularly poured billions of dollars into the rail system, and they are too timid to even claim a bit of equity. The R.R.s should be nationalized and run like they are in Europe and most other countries. (We would probably have to get a European to run the R.R.).

Western Canada has subsidized the people of Central Canada with oil, why not let us have cheap freight rates?

We fail to see how it will help agriculture in the West, if we pour \$1/2 a billion a year more to the R.R.s. The town of Beechy would lose about \$830,000 a year and it is doubtful if it would survive. To think this income would be replaced with more income from livestock and processing does not make sense.

At the present time the government is refusing to let F.C.C. borrow more than \$250,000,000 when they need \$500,000,000. This is money to be paid back, with interest! but farmers are denied the right to borrow money at reasonable interest, while the R.R.s are given grants, to invest in other countries, and pay their stockholders big returns.

We hope you will read John Gallagher's book "To Kill the Crow" and we hope you will agree with us that we must "keep the crow".

Respectfully submitted,

Richard Bothner
Box 314
Beechy, Saskatchewan

APPENDIX "TRPT-151"

Brief

Submitted to

The House of Commons Committee on Transport

by

John S. Burton,
3120 Rae Street,
Regina, Saskatchewan.
S4S 1S1

on

Bill C-155, The Western Grain Transportation Act

Regina, Saskatchewan
August 8 - 11, 1983.

I welcome this opportunity to present my views on Bill C-155, The Western Grain Transportation Act. The perspective I bring to my comments is that of a former Member of Parliament, as an active farmer, as a professional economist who majored in agricultural economics and as a former official of the Government of Saskatchewan who for a period of time, occupied the post of Executive Director of the Transportation Agency of Saskatchewan. This Agency was involved primarily in policy matters concerning transportation.

It may be of interest to the Committee to relate some personal family background that is relevant in considering the history involved in this legislation and in the direction we are charting for the future. My grandfather came to Saskatchewan in 1904 from the United States together with his wife, six sons and a daughter. All of them lived the remainder of their lives in Canada. He had had a difficult life in the United States and hoped together with his family to build a good life in this newly settled land. Before he died he had built a good home and a good farm and had made a significant contribution to public affairs in his community. In turn my father continued the farm operation, endured the trials and tribulations of the thirties, as well as coping with other periods of difficulty and played a very active role in public affairs. I can safely say that the next generations of Burtons are continuing those traditions.

Both my grandfather and my father knew that the government of Canada made a commitment to those people who came here to settle the province that they would have fixed transportation rates that would continue indefinitely into the future. That was part of the basis on which they

as well as many thousands of other people came to Saskatchewan. They thought they could trust the word of their government which was cast in stone in legislation confirming an agreement with the Canadian Pacific Railway. They would have found it difficult to believe that a government of Canada would renege on the solemn commitments made before they came to this country.

Today my brother continues to farm the land first settled by my grandfather and later operated by my father. I operate a farm of over one thousand acres forty-five miles from Regina. Both of us with professional training in agriculture can attest to the fact that the economics of farming with the present level of prices and the high level of costs is very marginal and that young farmers hoping to start up today who have to undertake any size of debt load are faced with an impossible situation.

I make this point in order to stress the gravity of the farm incomes situation and the very precarious state of western Canadian agriculture. We are in a landlocked position far removed from water transportation and with a significant number of hazards and risks to overcome in carrying on farm operations. Western Canadian agriculture has been one of the bulwarks of the Canadian economy for a long time and in fact provided the setting for an unprecedented level of growth in Canada for a significant portion of its history.

Many people in Saskatchewan today are expressing concern about the future of agriculture. This province did not witness the same incidence of farm bankruptcies

as occurred in some other parts of Canada until this year. Now, however, bankruptcies are increasing significantly. Farm organizations and financial institutions are both warning that the number of farm bankruptcies could escalate rapidly causing a major problem in the province. Bankruptcies of course, are only the tip of the iceberg. A true measure of the situation must also take into account the number of operations that go into receivership, the number of distress sales, the number of people who simply decide to pull up stakes and unwillingness of many children of farmers to continue the family operation.

The number of farms has of course been dropping in Saskatchewan ever since the 1930's. Adjustments were necessary because of poor economic conditions, bad settlement programs and the impact of mechanization of agriculture. For a time during the 1970's it looked as if this process may have been stopped or at least slowed down. Public programs together with good prices combined to encourage people to stay on the farm and in some instances for people to return to the farm. That process has now stopped except for the incidence of people who have lost their jobs in urban centres returning home to the farm because they have nothing else to do.

I know from my own farming operation that an increase in freight rates five to six times than the present level will have a serious effect. Other farmers know the same even when they haven't worked out the arithmetic.

I submit that Bill C-155 will undermine the western Canadian grain economy, will not produce offsetting benefits, is a cave-in to the railways and is bad government.

Let me deal with the bad government point first. While I was a Member of Parliament I along with other Members of Parliament had to deal with two measures of significance to western Canadian agriculture. The first was Operation Lift now regarded as an infamous episode in western Canada's agricultural history. There was a grain surplus problem at the time. Measures to curtail production could be justified. Instead of developing a co-operative approach with farmers the government imposed a scheme which included sanctions and restrictions and which distorted the pattern of production for some time. Farmers predictably reacted to the heavy handed approach used by the federal government in its "We know best" policy. Had the federal government developed a program which gave farmers some flexibility and which gave them an opportunity to co-operate the same objectives could have been achieved with far less damage to the economy. It is ironic of course that in less than three years Canada had difficulty in finding enough grain to meet its market requirements.

The second episode involved the first attempt to introduce a Grains Incomes Stabilization Plan. In spite of many protests about the inadequacies of the proposed Bill including its failure to take account of rising production costs the government insisted on bulling ahead with its proposal until political events overtook it and it withdrew the legislation. It is passing strange that less than two years later during a minority government the government was able to come forward with a much more adequate piece of legislation.

Now in Bill C-155 we have another attempt by the government of Canada to tell western Canadian agriculture what is good for it. The Committee will find that most farmers are receptive to suggestions about things that might be done better or that constitute improvements. But it is going to take some convincing to tell farmers that freight rates 5.6 times higher than the current level in 1991 are good for them or that rates even higher than that by the year 2000 are good for them. This proposition is especially difficult to accept when farmers see that they are being provided with no guarantees for price or income. For example currently world grain prices are depressed and present prospects for the 1983-84 crop year are that final prices will be at a lower level than in 1982-83 and other preceding years. The only guarantee farmers have on their grain prices sold through the Canadian Wheat Board is the initial price which is set for each crop year. This does constitute some element of guarantee since there have been occasions in the past when Parliament has had to vote money to make up deficits in the accounts for particular grains as a result of low world prices. It might have been reasonable under the present situation to have expected the federal government to hold the line on the 1982-83 level of initial prices. These prices had already been reduced somewhat from previous years but instead 1983-84 prices are lower than 1982-83. Western Canadian agriculture in spite of the precarious internal state of affairs already described makes a tremendous contribution to the Canadian economy. The purchasing power generated is a very significant of total economic activity in Canada and currently provides some five to six billion dollars on the plus side of our international trade and balance of payments accounts. This contribution cannot be ignored or placed in jeopardy. If Bill C-155 is passed western

Canadian agriculture will be in jeopardy.

Earlier I suggested that Bill C-155 would undermine western Canada's agricultural economy. Many farm operations are very marginal at this time. Both Stats Canada and the Canada Grain Council have indicated no prospect for higher grain prices this year and can only hold out some hope that they will increase in 1984. Incidentally the economics of many livestock operations is also not good. In recent years many farmers have gotten rid of their livestock operations simply because it did not pay. This makes it doubly difficult for farmers to understand the suggestions that increased livestock production will be a suitable offset for any damage done by changes in the Crow rate.

Farmers in western Canada together with public institutions have overcome a wide range of hazards and risks to develop a sound agricultural industry. But there is not much room to spare between a sound operation and one that cannot be maintained. The six standard crop hazards - drought, frost, rust, insects, wet weather, hail - are ever present. Other ranges of difficulties face livestock producers and other agricultural enterprises. The point is that given the economic geography of western Canada a sizeable increase in transportation rates is going to seriously undermine the well-being of agriculture and will have consequential effects throughout the entire Canadian economy.

That first class transportation system we hear about will be little consolation to farmers who find the economics of their operations undermined.

There have been no convincing arguments to support the contention that there are offsetting benefits for western Canadian agriculture in the federal government's transportation initiative. The prospect of U.S. markets for increased livestock production is not convincing because of the past history of U.S. reaction to increased imports.

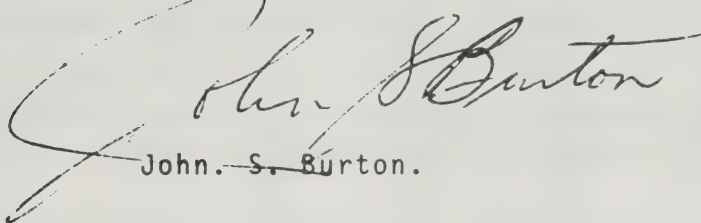
The only conclusion that can be reached is that Bill C-155 represents another cave-in by the government of Canada to its railways, something that has happened on many occasions in previous years.

A recent public opinion poll shows that views in Saskatchewan are very strongly opposed to the federal government's initiative. Only 6.7 per cent of the respondents said that the government's policy is beneficial to the west. Only 7.7 per cent said they are in favour of the federal government's proposed changes. Only 8.1 per cent said they would result in higher farm production. Only 11.1 per cent said it would result in greater agricultural processing in the west. Only 18 per cent thought it would encourage farmers to diversify their operations.

I would urge the Committee to press for a new transportation policy for Canada that would involve direct public investment in required facilities rather than handouts to the railways and that the railway companies be required to channel an adequate proportion of their investment funds into the development of facilities in Canada rather than outside of the country. Finally

I submit that it will not be possible to solve many of our transportation problems until we nationalize the full Canadian Pacific Ltd. and develop an integrated transportation system for this country that is operated in the public interest. I would also submit that compensation paid to Canadian Pacific for nationalization should be offset by the value of benefits received in the past.

Respectfully submitted.

A large, stylized handwritten signature in cursive script, reading "John S. Burton". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name.

John. S. Burton.

APPENDIX "TRPT-152"

I would introduce myself, Gentlemen, by explaining that my husband and I operate Willowfern Farms, a medium size seed stock operation, running approximately 400 head of registered Simmental cattle. Willowfern Farms, established in 1973 is located just south of the City of Calgary and unfortunately our land base is inadequate to be either self sufficient in terms of feeding our stock during the winter or providing enough pasture throughout the summer. We must rely on renting approximately two sections of pasture from May through November and additionally, share-cropping, the results of which, usually provide us with enough hay and straw to meet our winter requirements. Of specific interest to this committee is that our farm is totally dependent upon access to a domestic feed grain market that is both reliable and economical to complete or finish our product.

As I left a dinner party recently, my reply to our host when being thanked for attending was,...'My pleasure. I have been immersed in the Crow for the last little while and I truly enjoyed this diversion.' 'Oh no!' he responded. 'Surely you are not fighting C-155. We need better rail service in the West. Let's just get on with it...pay the railways...its too late to turn back...we can work out the problems as we go along!' Gentlemen, the embryonic understanding and philistine mentality of the foregoing statement, unfortunately subscribed to by altogether too many individuals, will, if left unanswered, devastate not only the economy and potential growth of Western Canada but also a 'way of life' that is subscribed to by thousands of families and who, by their totality, contribute a very significant fibre to the 'Canadian' character.

Canada simply cannot endure any legislation that is thrown together in the eleventh hour, as was, at least in my opinion, Bill C-155. We do not have the economic capacity, resiliency or speculative growth that was available even a few short years ago to improvise legislation at the last moment and 'make it work.' To add depth to that statement, may I say that it is my belief that the superficial 'ad hoc consciousness' embraced and pursued by most of us, in the near past, can no longer be tolerated because it portends a cataclysmic debacle.

Bill C-155 as presented to the House of Commons on May 12, 1983 is, at least to most of us involved in agriculture in Western Canada, an anachronism and as such is the most inopportune, constrictive, ill disposed, and disruptive piece of legislation to emanate from Ottawa; certainly in the life span of most of us here today.

Bill C-155 is INOPPORTUNE and untimely because the withdrawal of the statutory freight rate protection will, without question, cause many producers and service related industries to cease production. Clearly, this committee must be disabused of the notion that western producers, be they involved in the production of grain, cattle or a combination of both, can afford and or survive Bill C-155. Whilst examining the following figures, may I ask you to remember that these statistics were realized when statutory freight rates were in place.

NET FARM INCOME

	1979	1980	1981	1982	(-)(+)%
	- millions of dollars -				
Prince Edward Island	7	31	94	28	(-) 70%
Alberta	764	795	824	532	(-) 35%
New Brunswick	44	32	64	43	(-) 33%
Saskatchewan	813	663	1,628	1,181	(-) 27%
Manitoba	227	60	445	333	(-) 25%
Quebec	601	553	694	663	(-) 4%
Ontario	831	800	840	822	(-) 2%
British Columbia	178	167	83	143	(+) 42%
Nova Scotia	50	56	49	54	(+) 9%
Newfoundland			5	7	(+) 3.5%
Canada	3,545	3,157	4,726	3,806	(-) 19%

Source: Statistics Canada

Net farm income dropped by \$920 million OR 19.5 percent in 1982 as compared to 1981 even though total cash receipts remained virtually unchanged in the same time frame. This decrease was caused by staggering increases related to input costs and a sharp drop in the value of inventory.

An update for 1983 from Statistics Canada shows total Canadian farm cash receipts through the first 3 months total approximately \$4.9 billion, 2 percent BELOW the same period last year, indicating, at best, that realized net income for 1983 will remain flat.

Bill C-155 is shockingly CONSTRUCTIVE in that the 'pay the railway' concept is neither resource or market neutral and therefore clearly perpetuates the distortions which have developed between the grain producing, the livestock producing sectors and secondary industry of our Western economy.

To my mind, Gentlemen, the most irreversible and calloused aspect of Bill C-155 is the perpetuation of a farming system which, in order to participate in a subsidy programme, will confine producers to the production of certain crops year after year after year.

Eighty percent of the total land area being farmed in this country is in Western Canada. The Agri-Food Strategy for Canada states.....'inadequate and improper soil and water management caused by the widespread practise of summerfallowing, has resulted in increased salinization affecting nearly 10 percent of the cultivated land on the Prairies; and growing steadily. In addition, due to oxidation, organic soils deteriorate when cultivated, and the loss of up to 50 percent of the organic matter in many prairie soils has caused a reduction in productivity, and a much greater susceptibility to wind erosion. Improved management such as conscientious crop rotation may slow the process, but the life span of these unique production areas may be less than 50 years.' Can anyone argue, successfully, that anything less than an aggressive emphasis on resource conservation is insane, when the reality of resource depletion exists? Let there be no misunderstanding! If, improved management will only slow the process; then C-155 will accelerate the loss of productivity and NO ONE can ignore the menacing consequences!

Bill C-155, favouring exclusively the railways of Canada by allowing them to receive 100 per cent of their long-run variable costs, PLUS 20 percent of their overhead, PLUS 20.5 percent contribution to their capital requirements and the Government of Canada by establishing an unacceptable limit of 31.1 million tonnes for subsidized shipments is ILL DISPOSED towards all other Canadians.

It must be remembered that because Bill C-155 encourages the export of raw products ALL Canadians will be subject to increased consumer prices for food products using grain such as bread, and livestock products such as meat, butter, cheese, milk and eggs.

In Alberta, one-third of the manufacturing process taking place is related to agricultural processing. Many of us, in order to maximize profits, will increase the shipments of our products to Eastern Canada for finishing and processing. Desperately needed employment and income opportunities normally available under the processing or value added aspect of production in Alberta will, therefore, be eliminated.

By removing and not offering a substantive replacement for the crow benefit Bill C-155 is most unsympathetic towards the western grain producer. Frankly Gentlemen, this legislation could even be considered hostile to our aspirations when one suddenly realizes that the new Western Grain Transportation Act does not attempt to ameliorate the inefficiencies of the present grain transportation system. Namely, restricted use of producer cars, five day work week for elevator companies and terminals, wasteful spotting of rail cars, grading grain three times and weighing same six times, protracted turn around time, excessive grain handling, storage and demurrage charges. We will not, under any name, have an efficient grain handling and transportation system until these constraints have been overcome.

The Ministry of Transport is certainly ill disposed towards the beef production, marketing and processing sector of Alberta agriculture which provides a multiplying factor of 4:1, thereby outperforming all other sectors. Alberta farm cash receipts for cattle and calves in 1982 was \$1.1 billion. Mr. Pepin acknowledged that cattlemen and the livestock industry would not be pleased with Bill C-155. He further recognized a "hurt" to the livestock producers caused by an increase in the cost of feed grain in the west due to the loss of the statutory freight rate. To this end, Mr. Pepin simply tossed the ball to Mr. Whelan in the hope that improvement could be brought about. It seems to me that this somewhat like the Roman sport of indulging the lions! Yet again, we indulge in reactive policies rather than the formulation of non-predatory pro-active policies that, through conscientious identification of all the problems and through the medium of scrupulous integrity, have the capacity to serve all.

In the 1980-81 crop year, a total of 744 million bushels of oats and barley were produced on the Prairies. Of this amount, approximately 316 million bushels or 42% was consumed on the Prairies. Mr. Pepin's pay-the-railroad legislation allowing money to be paid as a subsidy only on export grain, insures that western livestock producers will have to pay:

- 1.) fair market value for grain PLUS
- 2.) the level of the subsidy paid to the railways.

Therefore, local livestock producers will be required to match an export subsidy of approximately \$32.00 per tonne when purchasing a locally produced commodity for domestic use. Please understand, Gentlemen, that many of the 37,134 farms reporting cattle in Alberta will, quite simply, reduce or quit their cattle operation. As cattle production declines so too will the demand for a domestic feed grain market. Inevitably, as domestic use declines there will be a shift from the production of feedgrains to those grains which can be transported under the crow subsidy. This momentous production shift will render the cap of 31.1 million tonnes inexcusably low and will place an unprecedented burden on the handling, storage and delivery requirements of our present system as producers scurry to deliver their product before the blended freight rate is imposed. Another configuration of this scenario; domestic feed grain suppliers receive immediate settlement, while exports suppliers usually have to wait up to eighteen months for settlement.

Consider then, our future, when we have an unprecedented volume of grain available for export - all subject to the volatile vagaries of the international market place, including; changing world trade patterns, yearly fluctuations in the need expressed by importing countries, and aggressive marketings by other exporting countries such as the United States who, in the last decade, have increased their exports by 500 per cent as opposed to Canada's increase of 50 percent.

Remember too, that Canada's competitive capabilities are prejudiced by natural advantages enjoyed by other countries such as short haul from farm to tidewater and highly developed water transportation systems. One must also be mindful of the artificial benefits provided to other exporting producers. For example, the EEC offers a direct subsidy of \$2.35 a bushel. The United States pays an average subsidy of \$13.81 (\$U.S.) a tonne for wheat and \$6.84 (\$U.S.) a tonne for barley. Another \$11.4 billion is available through the PIK programme. These and other subsidies insure that our competitor's product is not only price competitive but also delivery competitive.

The inhibitory aspects embodied in Bill C-155 will clearly be DISRUPTIVE to all segments of this industry. It must be remembered that the futures of everyone involved in agriculture are inescapably entwined. Please Gentlemen, do not extenuate the difficulties facing Western Canadians as we:

- 1.) face the removal of millions of dollars through 2X, and then 5X crow,
- 2.) encounter a decrease in livestock production thereby causing the additional loss of millions of dollars,
- 3.) watch the reduction in long term investments and subsequent loss of economic activity generated by value added industries,
- 4.) painfully observe our friends and neighbours scrambling to replace lost jobs,
- 5.) acknowledge the negation of the natural competitive advantage indigenous to the Prairies,
- 6.) clutch the exiguous hope that the railways will improve rail service.

Viewed in the proper perspective C-155 forbodes a single faceted industry in Western Canada, unceasingly in need of assistance and struggling to support, with limited resources, even a small portion of our population.

Prime Minister Trudeau is quoted as saying that livestock producers lost out in Bill C-155 because they couldn't deliver the votes he needed and that 'we didn't shout loud enough.' Even acknowledging the doctrine of realpolitik - one is compelled to ask,...are we not entitled to better government than this? Surely the Government of Canada's raison d'etre is to generate policies that, even when specifically designed to procure an opportunity for certain segments of the population, does not abuse the pursuit by the rest of us, of what many believe to be an 'inalienable' right to self determination. In this case, the Government of Canada must leave; intact, inviolate, in total, and free from Government intrusion, the 'RIGHT' of Western producers to choose the type of crop one should grow, that magnitude of that crop, the market to which the crop is to be sold and finally, the type of transportation to be used for delivery of same.

It would appear that, at least within the present time frame, the needs of all Canadians will be met ONLY IF this Standing Committee on Transport has the stamina and courage to overlook imagined regional concerns; view the posture of certain groups as self-indulgent, self-perpetuating and unthinking of the industry as a whole, and provide an amendment to Bill C-155 that is at once, both, market and resource neutral.

Amending C-155 to provide an opportunity for producers to choose whether they will receive a pro-rated portion of the Crow benefit in cash, or whether that benefit is paid directly to the railways is the sine qua non of, not only acceptance by western producers, but also the redemption of our western 'way of life' and our prairie economy.

Gentlemen, I thank you for the opportunity to appear before you today. The pressures to your deliberations are understood and the 'Solomonistic' requirements; unenvied.

Karen Chase,
Willowfern Farms,
R. R. 8,
Calgary, Alberta.

APPENDIX "TRPT-153"

113 Ave J South
Saskatoon, Sask.

Aug. 19, 1983

Dear Sir:

I have been advised by Ottawa to write you about Bill C-155.

My first idea is the Crow remain as it is it was in the constitution, if the Indians can get all the benefits and rights to our land, surely farmers have the right to keep the crow. I can assure you we will fight harder than ever.

We are the backbone of the Country the railways were supposed to keep the rails cars and so forth for one use instead they put the projects in hotels etc, then they sell them for nothing, and now they want to strangle the farmers.

The price of wheat is a disgrace, we want the crow, if the railways cant give service let the government take over or better still sell it to private interprise.

I would not like to see blood shed over this. We are tired of paying taxes for Indians Welfare etc, and we cant make a decent living.

All I can say we will fight for the crow. Sell CNR to private firm, we want service, they made us lose millions with the strikes enough is enough. The unions should reimburse us for the loses our motto is keep the crow.

Yours truly,
Edna Haider

APPENDIX 'TRPT-154'

COWLING Douglas

PAY FARMERS TO PRODUCE GRAIN - PAY THE RAILWAYS TO TRANSPORT IT

I am a shareholder, Patron and staunch supporter of the United Grain Growers. My position on the issue of how the Crow Benefit ought to be distributed, however, is much closer to that of the three Pools.

There is no doubt that some change in the original Crow legislation is necessary in order to provide for adequate compensation to the railways for the movement of grain. The new framework must be sufficiently flexible to meet the demands of changing circumstances. It must also continue to protect producers from arbitrary Railroad Company decisions regarding rates and service. It must not be forgotten that the railways are in as much of a monopoly position today as they ever were.

It is reasonable that the Producers of export grain should be expected to pay some of the additional costs required to ensure adequate compensation. The gross figures proposed by Gilson would seem to be a fair distribution of those increased costs between the Producer and the nation as a whole. From a practical point of view it is probably as good a deal as producers could expect. Certainly both Mr. Gilson and the Federal Government would appear to have now accepted, as legitimate, the Producers claim to 'A Crow Benefit'.

The original intent of the Crow Legislation was essentially two fold.

1. To protect export grain Producers from arbitrary pricing decisions on the part of the railways which would reflect, not the cost of moving grain, but rather the monopoly position of the railroads.

(Statutory Rates)

2. To provide, as part of our National Policy, a counterbalancing benefit to the producers of export grain to compensate for the many aspects of that National Policy which do not operate to their particular advantage. (Crow Benefit).

Up to a point, the Gilson report, accepts and reflects these two basic principles. The rationale for the original Crow Legislation and the Crow Benefit that grew out of it and the rationale which has kept that Legislation in place up to the present had nothing to do with some vague notion about a general subsidy payment to Western Canadian agriculture. It should not be so construed in 1982. It is here that Mr. Gilson misses the mark.

No combination of tariffs, or import quotas, or supply management production quotas can have any significant impact on the selling price of export grain. It must meet the competition. The price, thus arrived at, has very little to do with Canadian costs of production or Canadian costs of transportation. The International grain market is clearly beyond the control of Western Canadian producers or their Governments. The only way that government can assist export grain Producers in their fight for solvency is to help keep down their costs of production and marketing--including the cost of moving grain to export position.

If the overall health of the Canadian economy or western agriculture was no longer dependent, to any significant degree, on the export of western grains it would be foolish to continue to encourage production for that purpose. Quite the opposite would appear to be true however. A very high percentage of western grain production will have to be exported for the foreseeable future. The export dollars thus earned are a great benefit to all Canadians. In order to continue to bring in those valuable export dollars Producers will need as much help and encouragement as possible in order to meet the fierce competition in the International Grain Market.

Whatever the level of Crow Benefit that is eventually arrived at, and that Governments are prepared to sustain, should be used for the very specific purpose for which it was originally intended. It should be earmarked to assist a very significant and viable export industry to get its product to market. It should be paid directly to the railroads where it will be used specifically for that purpose. To reduce the Crow Benefit to some sort of general subsidy to western agriculture would be to distort it beyond recognition.

Those who argue that a direct subsidy for the movement of grain to export tends to distort the economy of Western Canada and works to the detriment of secondary processing and the livestock industry are engaging in a little game of hoodwinkery that is inexcusable and in some instances blatantly self-serving. There are so many distortions built into the Canadian Economy that to single out the Crow Benefit as the one distortion that should be removed is irrational. The whole purpose of the original Crow Legislation was to provide a counterbalancing of distortions within the total National Policy.

Producers of export grain do not expect to share directly in the financial benefits that accrue to the dairy or poultry industries because of the supply management techniques that have been employed to ensure that their cost of production is a major consideration in the pricing of their product.

Producers of export grain do not expect to share directly in the various Government grants and subsidies being pumped into the hard pressed red meat industry. All of these Provincial programs and the Federal programs yet to be unveiled have one overriding purpose. The red meat industry must be stabilized in such a way that Producers can expect to receive a price for their product which is more realistic in terms of their cost of production.

Producers of export grain do not expect to share directly in the multitude of grants and concessions made available by Governments to those who construct and operate the various secondary processing plants which presently operate in Western Canada--''Inspite of The Crow'' one might add.

All of the Programs referred to above and a whole host of others are generally laudable and necessary and deserve the broad support of all Canadians. They are designed to meet the specific needs of a specific sector of the economy.

Have no doubt, however, the benefits that are derived from the operation of such programs and policies are paid for by the public at large. They are paid either directly through taxation or indirectly through the price the consumer pays for a quart of milk or a dozen eggs. All are as much a distortion of the operation of a free market as any direct subsidy for the movement of grain to export. Certainly the Crow Benefit deserves better treatment than to be singled out as if we were desperately trying to pin a tail on a donkey--particularly when we have a whole host of donkeys and apparently only one tail.

If the ''Crow Benefit'' were to be paid directly to farmers it would have to be based on some combination of acreage and potential productivity. It could have no relationship to the amount of grain marketed through the Canadian Wheat Board or any place else for that matter. To tie the payment to the production of any particular product or combination of products would create the same distortions as the present detractors complain about. I would assume that the custodian of any piece of arable land would be entitled to his share of the general subsidy even if it were his choice to produce no marketable products whatever.

Surely this is verging on the ridiculous. Such payments would soon lose all credibility as well as rational and moral justification. This would happen even within the agricultural community itself let alone the country at large which would be paying for it. I can see the headlines already.

THE FARMER'S ALLOWANCE

AN EXERCISE IN EATING CROW

Those of us who are involved heavily in the production of grain for export must not allow ourselves to be stick-handled right out of the arena on this issue. If we do not stand up and be counted before long that is exactly what is going to happen. Our industry should have no apologies to make. There is as much need for a ''Crow Benefit'' today as there ever was. There is certainly a need for modification and updating of the original Crow Legislation. What should not be accepted is a complete distortion of its historical intent. To reduce the ''Crow Benefit'' to a general subsidy to western agriculture would do exactly that.

The export grain industry is one of the few industries that, even now, is still able to compete and sell massively on an international market. The price is not as good as one would like but the grain is still moving out. Our grain exports were at record levels this year. We are told that the resources and technology are available to increase production by another 50%. Does anyone imagine that enough secondary processing is likely to appear on the scene in order to absorb such massive production domestically. Surely not--neither in the short or long term.

The export grain industry is presently getting some direct help in moving its product to market. Let us not replace that with some vague general subsidy based on the production of nothing at all. The present \$20 billion federal deficit is made up of far too many such payments already. Let us not begrudge a little direct encouragement to the goose which still manages, from time to time, to lay a GOLDEN EGG.

SECTION AWHO PAYS FOR THE GILSON RECOMMENDATIONS AND HOW MUCH?

It is time for the Crow debate, at the producer level, to focus on the specifics of the Gilson proposals. The general objectives of the Gilson recommendations have been thoroughly aired even though no clear consensus has emerged. The next essential step is to look at the details. It is only when armed with the specifics that individual producers will be able to decide where their interests lie.

There are several key questions that must be answered:

1. What will be the cost of following the Gilson recommendations and who will pay those costs?
2. Even if producers accept the Gilson objectives, is the Gilson strategy the best way to pursue them?
3. Is the cost of pursuing those objectives bearable and is that cost being levied in a fair and equitable way by the Gilson proposals?

First let us look at the costs. What will the new freight rate structure be if the Gilson recommendations are followed.

In his report, Dr. Gilson has prepared a number of "Cost Implications" charts. Each chart is based on different assumptions regarding possible railway cost increases and on various formulas for the sharing of those increased costs between producers and the government.

The variation in cost implications from one chart to the next is significant but not overwhelming. The specific figures in the following breakdown (See Chart A on next page) have been drawn from "Table V-6A" of the Gilson report. Table V-6A is based on what Dr. Gilson refers to as the shipper's proposal for sharing increased costs. It is therefore one of the lower cost options from a producers point of view.

CHART A

PROPOSED EXPORT GRAIN RAILWAY FREIGHT RATE STRUCTURE

	OPTION 1	OPTION 2	OPTION 3	OPTION 4	
Statutory Rate	Total exports less than 30.4 million tonnes. Total gov't contributions paid to rail-ways.	36 million tonnes ex-ported. Total gov't contributions paid to rail-ways.	Total exports less than 30.4 million tonnes. 19% of gov't contributions paid to rail-ways.	36 million tonnes ex-ported. 19% of gov't contributions paid to rail-ways.	Total rail-way revenue from freight tariffs.
	1981-82	1991-92	1991-92	1991-92	1991-92
Barley	\$4.89/T 11¢/Bu.	\$13.33/T 29¢/Bu.	\$17.85/T 39¢/Bu.	\$37.79/T 82¢/Bu.	\$42.46/T 93¢/Bu.
Rapeseed	\$4.89/T 11¢/Bu.	\$13.33/T 30¢/Bu.	\$17.85/T 41¢/Bu.	\$37.79/T 86¢/Bu.	\$42.46/T 97¢/Bu.
Wheat	\$4.89/T 13¢/Bu.	\$13.33/T 36¢/Bu.	\$17.85/T 49¢/Bu.	\$37.79/T \$1.03/Bu.	\$42.46/T \$1.16/Bu.
Percent Increase	173%	265%	655%	673%	768%
Percent of statutory rate	273%	365%	755%	773%	868%

The comparative gross export figures of 30.4 million tonnes and 36 million tonnes were selected for the following reasons.

1. Dr. Gilson recommends that the government's contribution to railway revenue shortfall (Crow benegit) be paid only on gross export volumes up to 30.4 million tonnes. Any volumes beyond this would move on the basis of the full compensatory rate (\$42.46/tonne) charged to producers.
2. Thirty-six million tonnes is the Canadian Wheat Board export target for 1990.

Option 3 and Option 4 require some additonal explanation. By 1991-92, Dr. Gilson projects that the total Federal Government contribution to cover railway revenue shortfall to be \$885.3 million per year (Table V-6A). He is also proposing that by (1991-92), 81 percent of this money be paid to producers in some neutral way (some form of acreage payment). This would amount to \$717.2 million. The net effect on railway freight tariffs to producers would be that they would increase by an equivalent amount.

$$30.4 \text{ million tonnes exports } \frac{717.2}{30.4} = \$23.60/T$$

$$36 \text{ million tonnes exports } \frac{717.2}{36} = \$19.92/T$$

The remaining 19 percent would continue to be paid to the railways, an amount equal to \$168.2 million.

$$30.4 \text{ million tonnes exports } \frac{168.2}{30.4} = \$5.53/T$$

$$36 \text{ million tonnes exports } \frac{168.2}{36} = \$4.67/T$$

CHART B

1991-92 DISTRIBUTION OF TOTAL RAILWAY FREIGHT
CHARGES FOR MOVEMENT OF EXPORT GRAIN

	Freight costs charged to shippers	Freight costs paid by gov't shortfall payments to rail- ways.	Gross railway revenues for moving grain.
OPTION 1	30.4M x \$13.33/T	30.4M x \$29.13/T	30.4M x \$42.46/T
30.4 million tonnes gross exports	\$405.2 million	\$885.4 million	\$1291 million
Total gov't contribution paid to the railways.	31%	69%	100%
OPTION 2	(30.4 x \$13.33)+ (5.6 x \$42.46) (36M x \$17.85/T)	30.4M x \$29.13/T	36M x \$42.46/T
36 million tonnes gross exports	\$643 million	\$885.4 million	\$1528 million
Total gov't contribution paid to rail- ways.	42%	58%	100%
OPTION 3	30.4M x \$36.92/T	30.4M x \$5.53/T	30.4M x \$42.46/T
30.4 million tonnes gross exports	\$1122.4 million	\$168.2 million	\$1291 million
19% of gov't contribution paid to rail- ways.	87%	13%	100%
OPTION 4	(30.4 x \$36.92)+ (5.6 x \$42.46) (36M x \$37.79/T)	30.4M x \$5.53/T	36M x \$42.46/T
36 million tonnes gross exports	\$1360 million	\$168.2 million	\$1528 million
19% of gov't contribution paid to rail- ways.	89%	11%	100%

The figures contained in Table V-6A of the Gilson report, and therefore the figures in Charts A and B, are based on a number of assumptions that producers ought to be aware of.

1. That railway cost increases will be 8% for each year from 1982-83 to 1985-86 and 6% for each year thereafter to 1991-92.
2. That the Federal Government accepts what Dr. Gilson describes as the shippers proposal for sharing those increased costs. The shipper's proposal is that producers pick up one-half of the increased costs in any year up to a maximum of 3%. Any further increases, as well as one-half of the first 3%, to be paid by government.
3. That the abandonment of some 946.8 miles of presently unprotected branch lines to be proceeded with quickly and the resulting railway cost savings be realized.

It is Dr. Gilson's recommendation that by (1991-92), 81 percent of the government's contribution to railway revenue shortfall should be paid to all producers of all commodities without any consideration as to whether they use the rail system or not.

Dr. Gilson's reasoning goes as follows:

- The Crow benefit, up til now, has been a transportation subsidy on statutory grain moving to export position and has been paid to the railways in various ways.
- If the bulk of that transportatation subsidy is paid to producers in a neutral way that has nothing to do with their use of the rail system, it will then cease to be an incentive for the production of export grain.
- Railway freight charges to export grain producers will have to increase in the same amount as government moneys are withdrawn.
- This will lower the relative farm gate price for all statutory grain, whether it moves to export or not.
- This lower farm gate price for grain will give a new lease on life to the livestock industry and secondary processing in Western Canada.

Clearly, then the only comparative calculations that flow logically from the Gilson report are represented by Options 3 and 4 in Charts A and B.

There can be no doubt, that with freight rate increases of this magnitude there would be a significant reduction in the relative farm gate price for

grain. I will leave individual producers to speculate on the impact that these truly phenomenal freight rate increases will have. The relative farm gate price for grain will be reduced by whatever amount the freight tariffs rise. This will be true for all grains whether they end up being exported or not.

Dr. Gilson is asking grain producers to absorb these freight rate increases regardless of what happens to international grain prices.

Producers can have no confidence that the international grain market will reflect the increased costs in the Canadian economy. For 1981 and 1982, the general inflation rate in Canada ran at 10% or better for each year. During that same period the selling price of wheat has declined steadily. A further decline is projected for 1983.

What a bewildering and self-defeating exercise this has turned out to be!

The only reason that the majority of farmers in Western Canada agreed to renegotiate the Crow was to allow for a revitalization of the railways. It became apparent that without more adequate compensation, the railroads would not be able to move the projected volumes of export grain to terminal.

Then we proceeded to Dr. Gilson's comprehensive solution. It would revitalize the rail system, but in addition, it would re-design the whole agricultural economy of western Canada by encouraging the growth and expansion of secondary processing and value added industries.

How is that to be achieved? Clearly, by lowering the relative farm gate price of statutory grain.

In fact, by removing part, if not all, of the economic incentive for production of the very commodities that we are revitalizing the railways to carry.

SECTION BVALUE ADDED INDUSTRIES AND THE GILSON FORMULA

The fundamental justification for Dr. Gilson's recommendation to eventually pay 81 percent of the government contribution to railway revenue shortfall to farmers, instead of paying it to the railways and to do so on an acreage basis, was to effectively reduce, by that amount (\$717.2 million), the relative farm-gate price for statutory grains.

According to the estimates in Table V-6A and depending on the volumes of export grain that are grown, the relative reduction of farm-gate price would range from \$19.92 per tonne to \$25.60 per tonne by 1991-92.

Such an effective reduction in the farm gate price, Dr. Gilson suggests, will achieve three desirable outcomes.

1. Revitalize and expand the livestock industry in Western Canada.
2. Give an essential boost to existing secondary grain processing industries in the west and hopefully encourage the development of others.
3. Encourage further diversification of cropping patterns in Western Canada to include a higher percent of non-statutory grains and special crops.

These are all praiseworthy objectives with which no one could seriously argue. It has been the position of many however, that these objectives should not be promoted by the device of lowering the farm gate price for grain.

If we look at the livestock industry in particular, there is no doubt, that the commercial feeder would benefit by an effective lowering of the farm gate price of barley in Western Canada by \$20 - \$25 per tonne providing he could find someone to try to grow it for that price.

How about the farmer who feeds his own barley? Certainly his livestock enterprise would look more profitable if he devalued his feed by \$20 - \$25 per tonne (50 cents - 55 cents per bushel). But remember, that's his own barley he's devaluing. For the farmer livestock producer, it's simply a matter of moving revenues from one column and entering them in another. In the process, he will have effectively devalued all the rest of his grain production as well, production which he would normally market through the elevators, feed mills, or crushers.

It is true that he will get his acreage payment. Remember though, he will get that, whether he feeds 2 steers or 500, whether he feeds 10 pigs or 1000 or even if he feeds none at all. Surely, this cannot be considered much of an incentive to continue to keep his work handle shined up.

The whole notion that value added industries, whether they involve secondary processing or not, should be encouraged by lowering the price paid to the primary producer is one that all farmers should view with great skepticism. Without firm price guarantees to the primary producer that system very quickly turns upside down. What was initially promoted as value added turns out, for the primary producer, to be value subtracted.

The best example, I can think of to illustrate my point would be the railroads, the terminal grain handlers and the longshoremen. None can deny that all these groups add value to export grain as it moves down the pipeline. Grain is worth more in terminal position than it was in granaries on the prairies. It is worth more once it has been cleaned and graded and loaded on a boat than when sitting in a hopper car on terminal unload siding. These are all activities which add value to the initial product. Without any price guarantees to the primary producer, however, he ends up taking what is left after everyone else has recovered their variable costs, their fixed costs, their return on investment, their return to management, etc., etc. This is just the exercise that we are presently going through with the railways. The bigger the slice allotted to the value added processes, the less there is left for the primary producer.

To try to encourage secondary processing by lowering the relative farm gate price of grain is totally unacceptable. It would be like the homeowner who decided to expand and renovate his house. To launch the project, he proceeds to blast a half dozen big holes in the foundation.

The grains industry in Western Canada represents too large a portion of the total Canadian economy for us to expect the kind of guarantees available to farmers in the European Common Market. Nor can we expect even the kind of minimum price guarantee available to American farmers from their Federal Treasury. What we should be able to expect however, is reasonable access to the export market. Secondary processors and value added industries will then have to compete with the export market for available supplies.

Without reasonable direct access to the export market, primary producers in Western Canada would have no recourse whatever, and would be obliged to accept whatever happens to be left after everybody else in the chain takes whatever sixe of bite he thinks he needs or wants.

The pure hypocrisy of the rapeseed crushers position in the matter of subsidized freight rates could not have been better illustrated than by their rejection of a recent Canadian Transport Commission offer. The offer was essentially this: Crow rate for the movement of oil and meal as far as the Lakehead, but full compensatory rates from there on.

1. These are exactly the same conditions as export grain producers presently operate under.

2. The oil and meal presently move at a minimum compensatory rate all the way to the eastern market. The response from the crushing industry was a quick and emphatic, no thank you.

These are the same people who have been, for some time, holding their noses and hollering foul because of the statutory rate on raw seed moving to terminal. Both beauty and morality it seems are in the eye of the beholder. A freight subsidy on the movement of raw seed, that's bad. A freight subsidy for oil and crush products, however, that's another matter.

Clearly, the Gilson report tried to do the impossible. It tried to reconcile the point of view of two groups whose fundamental interests are diametrically opposed.

Of course, secondary processors and value added industries would like to see lower farm-gate prices for their raw product. This can hardly be in the interest of the primary producer, however, who would have to accept those lower farm-gate prices for all his production including the 60 - 70 percent that would still have to move into the export market in raw form.

To build a sound structure, you start with the foundation. You do whatever you can to ensure that it is solid and secure. Only then, do you proceed on up. You do not try to encourage secondary processing and value added industries by lowering the farm-gate price for grain at the expense of the primary producer.

SECTION CNEUTRALIZATION OF THE CROW BENEFIT AND
DIRECT PAYMENTS TO PRODUCERS

There are two major areas of concern for those who oppose direct payment of the Crow benefit to producers.

1. If the proposed acreage payment is to have a neutral effect, it cannot be considered as an incentive to produce grain any more than it can be considered an incentive to produce vegetables, or sugar beets, or beef or pork, or milk or any other form of farm produce. The payment would have to be viewed as a general acreage subsidy that would come no matter what was produced and in fact, even if nothing was produced.

The way would be clear for some enterprising couple to convert their farm to nature trails and scenic tours. The husband could be the groundskeeper, the wife could act as gatekeeper and guide. They could split the acreage payment 50 - 50.

2. As pointed out above, there is no reason for export grain producers to view their proposed acreage payment as a reimbursement for increased freight charges. They will receive the acreage payment whether they produce export grain or not. To view the payment as a subsidy for export grain production, would defeat the whole concept of neutralization.

Even if export grain producers agree to view the proposed acreage payment as a partial reimbursement for increased freight costs, there are two more problems that arise.

- a) Because the proposed acreage payment will be paid on all improved acres in Western Canada, rather than just those acres used to produce export grain, the size of the payment will be considerably diluted by the time the export grain producer gets his cheque. It is estimated that this dilution effect will amount to some 20 - 30 percent. Let us use 25 percent for easy calculation and for want of a better estimate.

In Table V-6A of his report, Dr. Gilson estimates the total government contribution to railway revenue shortfall in 1991-92 to be \$885.4 million. He proposes that 81 percent of this money be paid directly to producers. This would be \$717.2 million or the equivalent of \$23.60 per tonne, if export grain production stays under 30.4 million tonnes and drops to \$19.92 per tonne if export production rises to 36 million tonnes.

As soon as the 25 percent dilution factor is introduced however, the real reimbursement level for increased freight costs begins to shrink.

$23.60 \times .75 = \$17.70$ per tonne if export volumes stay below 30.4 million tonnes.

$19.92 \times .75 = \$14.94$ per tonne if exports rise to 36 million tonnes.

- b) There is a second diluting effect which the proposed acreage payment will create. It will make no distinction between highly productive farmers and those who would have to be described as somewhat less aggressive. It is undeniable that the production level on the same farm can vary by at least 25 - 30 percent depending on who is farming it.

Comparing the impact of the Gilson formula on two export grain producers, the net effect would be to impact more heavily on the more productive farmer. The more productive a farmer is the more grain he would have to move to terminal at the new inflated freight rates. His acreage payment would be the same as his less productive neighbour.

The more productive he is, the higher any producers total freight bill will be and the less significant his acreage payment will be in reimbursing him for those drastically increased freight costs.

Let us use 20 percent as a measure of this dilution effect that will be laid on our more aggressive producers by the Gilson formula. Their acreage payment will then amount to an even smaller consideration.

$\$17.70 \times .80 = \14.16 per tonne if total export volumes remain below 30.4 million tonnes.

$\$14.94 \times .80 = \11.95 per tonne if total export volumes exceed 36 million tonnes.

In this calculation, there will be a corresponding increased benefit to the less productive farming units in Western Canada. I will leave it to you to decide whether this is the kind of incentive that should be introduced into any sector of the Canadian economy at this point in time.

Neutralization is not a new concept, not by any means. My dad knew what the word meant.

We always had cattle when I was a boy and from time to time we would have a little rodeo. Each succeeding generation of male calves had to be rounded up and subjected to a small operation. It's normally done with pinchers now, but in those days it was a good sharp jack-knife. My dad could use that knife with all the speed and dexterity of a modern day surgeon.

Following breakfast, on the day when the round-up was to take place, we would always see dad sitting on the front steps sharpening his knife. "Well young man," he would say, "we have some neutralizing to do today."

He knew exactly what that word meant and in 40 years it hasn't changed in meaning one iota. It means to render impotent, impotent to achieve any objective good or ill.

All Dr. Gilson's neutralization formula has done is to show us how to take the jack-knife to the Crow.

At least we can be grateful that he didn't suggest that 81 percent of the Crow benefit simply be added to the transfer payments presently going from Ottawa to the Western Provinces. That would have been the ultimate in neutralization.

SECTION DRATIONALIZATION OF THE GRAIN COLLECTION AND
DELIVERY SYSTEM IN WESTERN CANADA - VARIABLE RATES

Thus far, we have not considered the matter of variable rates at all. Over and over again, this past six months, I have heard the argument put forward that out of the Gilson report will flow a far more efficient and rational approach to the whole grain collection system in Western Canada. The only reference made by Dr. Gilson to this matter is in the assumptions he makes on which his cost implication charts are based. The assumption is this, that between 1982-83 and 1985-86, 946.8 miles of presently unprotected branch lines will be abandoned and that this should be proceeded with as quickly as possible.

Clearly, if fewer miles of unprotected branch lines are abandoned, the rail freight cost implications for both the government and producers would be higher. If more miles were abandoned, the rail freight costs would be lower, with of course, a corresponding increase in trucking and road maintenance costs to be picked up by someone.

This is as far as Dr. Gilson goes on this matter. He neither advocates nor does he rule out the possibility of variable rates.

Recent public pronouncements by Jack Horner on behalf of the Canadian National Railway and by the President of the Manitoba Trucking Association, and others, leave little doubt as to the direction they see the system developing. Clearly, they see the most efficient system to be built around a very limited number of main rail lines across Western Canada (perhaps two or three). Along these lines would be located a series of large through put elevators that would serve as main line collection points for unit trains which would move the grain to terminal position. No doubt, the Manitoba Trucking Association and Mr. Horner both anticipate that a very high percent of the grain arriving at these main line collection points would be delivered by truck with a resulting massive abandonment of the present branch line system in Western Canada.

This is a highly controversial issue with implications that go far beyond the needs of the export grain industry. For the purpose of this discussion, however, let us confine ourselves to the need to move export grain to terminal in the most efficient way possible. Let us assume that in the long run the general plan outlined above would be the most sensible way to achieve that objective. The question then would be, does the Gilson formula provide a framework within which we could move in that direction in a manner that would be fair and equitable to all producers in Western Canada?

Under the Crow legislation, the general proposition of equal cost for equal distance was enshrined and generally accepted. There are some inequities, of course, because inevitably some producers have to haul further to get to their local elevator than do others. Once delivery was made to the local elevator, however, the broad principle applied whether the local elevator happened to be located on a main line or on a branch line. This is an equitable and rational principle that should not be quickly abandoned.

The St. Lawrence Seaway could not have been constructed in a half dozen different places. Its location is clearly determined by geography. The location of Canadian National and Canadian Pacific main lines across Western Canada however, is quite another matter. Those main lines could have been located virtually anywhere. The essential determining factors were the location of Winnipeg on the east and the available mountain passes on the west. In between, they could quite literally, go where they liked. The original builders of the Canadian Pacific Railway knew that their main source of competition as a freight carrier would come from across the United States border and therefore, they built their line as far south as possible. They knew full well that any development north of their line would have no choice but to use their service.

If it is sensible and reasonable that we move rapidly toward the kind of main line concept for rail movement of grain outlined above, and proceed with massive branch line abandonment, then there are basically two ways it could be achieved.

1. We could move to a system of variable rates.

It has been stated a number of times that the cost of moving grain off many branch lines is equal to or exceeds the cost of moving the grain all the rest of the way to terminal. A rate structure which would reflect these costs and pass them back directly to the user of the service would undoubtedly force many farmers to by-pass their local elevator and deliver to the main line collection points. They would do this either by using a commercial trucking service or their own trucks. By either method, their total transportation bill would be considerable higher than the average costs outlined by Dr. Gilson.

Producers whose farms are located near a main line and particularly if they were close to these new main line collection points would realize a corresponding advantage. This would inevitably lead to very significant increases in land values near the main line collection points and corresponding decreases for those lands located significant distances away. These changes would have nothing to do with the relative productive capacity of the land, but relate only to location. If we proceed with the Gilson formula whereby in 1991-92 producers will be picking up 85 - 90 percent of the actual freight bill while the government's direct contribution to the railroads would be only 10 - 15

percent of the total, there would seem to be little room for government money to be used to soften the blow to the producers hardest hit.

I will leave you to decide how reasonable or palatable that procedure would be. Have no doubt, however, many producers would be blown right out of the water in such a process.

Variable rates represent the only way that a highly streamlined grain collection system could be developed within the framework of the Gilson formula.

2. There is essentially only one other way to achieve these objectives that would maintain the basic principle of equal cost for equal distance and avoid the need for variable rates.

The total amount of money that the Federal Government is prepared to spend on dealing with the transportation problem would have to be kept within the total grain transportation budget for Western Canada.

This could be done within the Gilson formula by eliminating the notion of acreage payments to producers and introducing a firm commitment to equal cost for equal distance. It could also be achieved by proceeding with the Argue Proposal which specifically rules out variable rates while recognizing the need for farmers to pick up an increased share of the total cost of grain transportation.

Within this framework, we would have the essential elements needed for the only other way to proceed with rationalization of the grain collection system other than variable rates to producers.

1. There would be a clear commitment from producers to pick up an increasing share of the total cost of collecting and moving grain off the Prairies. These increases would be shared equitably by all the producers on the traditional basis of equal cost for equal distance.
2. The residual monies required to maintain a reasonable service and to provide adequate compensation to the railroads or to whoever else might be involved in the total collection and delivery system would be paid by the government. This is the traditional role which governments have played in such matters and one which only government can play. It is certainly not extraordinary and is quite consistent with Gilson's overall philosophy.
3. Decisions regarding how rationalization could proceed would then be joint decisions involving government, (as the guarantors of the service), railroads and trucking associations, (as those involved in providing the service) and grain companies and producers who must live with the service.

In this context, let us assume that a particular branch line began to emerge as clearly uneconomic. It would seem that a sizeable number have been identified already, 946.8 miles according to Dr. Gilson. In any massive move toward rationalization, there is no doubt, that a great many more would fall into this category.

Once identified and a decision to abandon had been taken, then an appropriate government agency and the elevator companies would have to look at the delivery points located along that line. If there were sufficient volumes of grain involved to warrant maintaining the delivery points, the movement of grain from there to the main line collection point could be tendered to commercial truckers.

If the volumes of grain involved at some delivery points was too low, then there would have to be a further rationalization within the elevator system serving that region. Grain landling companies are making these decisions all the time. The elevator network has been reduced from 3240 manager units to 2075 manager units in the past 10 years.

There would be red tape, of course, but rail line abandonments have never been simple matters to deal with. We should not expect them to be so in the future.

A move to variable rates which would force abandonment on a massive scale and provide no compensation to farmers, adversely affected, would be even less palatable. Would any one care to speculate on the kind of lobbying and infighting that would take place over the location of main line collection points in the face of variable rates, large scale branch line abandonment and no provision for hauling?

If rationalization of the grain collection system in Western Canada is to be achieved, these are the alternatives before us.

1. Proceed with the complete Gilson formula combined with variable rates and accept as inevitable the gross inequities and dislocation that this would entail.
2. Insist on a continued large scale direct government financial and supervisory involvement in the development and rationalization of our grain collection and delivery system.

Those who cry out in support of Option 1, "Let the farmer pay the real cost and make his own choices", fall into one of the following categories:

- a) They farm near or within easy hauling distance of a likely main line collection point, or
- b) they do not grow export grain, or

- c) they are in dire need of the age old Christian dispensation, '‘Forgive them for they know not what they do’'’.

The only real choice under Option 1 for an export grain producer sitting out on the end of a highly questionable branch line, is to dig a good deep hole, jump in, and pull the hole in after him.

APPENDIX ' 'TRPT-155' '

By destroying the statutory rate on grain, Agriculture and Agriculture based communities as we know them today will be destroyed. The reason we say this no grain farmer can afford to pay an additional cost for the shipment of grain to export positions on an already unecomical product in the world markets.

The communities cannot afford the loss of this farmer revenue which in the case of the Fairview Municipality where I farm, would amount to one and one half millions of dollars a year by the year 1990. And this being one of the smaller municipalities in the province of Alberta. This added cost would we are sure bankrupt many, if not in time all grain producers in this area, because of the higher costs of production that we in this area have. And also be the biggest deterrent for the opening of new lands in the last frontier in Canada. This land, already being long distances from grain delivery facilities, and the added cost for transportation would just make this an uneconomical venture.

Our fore fathers entered agriculture as grain producers, as we did, knowing that the statutory rate for shipping of grain as a fixed cost, as are all other fixed costs to the production of grain, and we hoped that this remain so, for our children and anyone entering agriculture in the future.

Changing this would all but eliminate the small producers and open the door to corporate farming, and be putting larger trucks on our roadways and so adding not only to the cost of moving grain, but added costs for the upkeep of our highways. And in this way taking more money out of the community.

All this is being proposed with no legislation for performance by the railways, other than the with holding of a small amount of the subsidy, where if this small amount is held back, the railways would still show a profit and could care less about the holdback. Also no guarantee that these profits would stay in Canada, or be reinvested in facilities for the movement of grain.

All this is being proposed by a government that a few short years ago would not support farmers or the National Farmers Union in a class action against the railways for the loss of grain sales, supporting the principal that it was no longer the farmers grain. Nor taking the responsibility for the lost sales or the slow movement of grain.

If this legislation were we of Dist. 2 Region 8 of the National Farmers Union can visualise the next step to variable rates, thus forcing us to haul to a delivery point of their choice, and many of us remember how that affected the farmers before the formation of the Pools and the Canadian Wheat Board. Thus ruining as good a grain handling and marketing system as is in the world

today. And it is because of these agencies that we of the Peace river portion of Alta. and B.C. have been able to get our share of the world markets.

All this is being proposed when not only the Canadian farmers are in financial straits, but importing countries not being able to afford to pay any more for our grain. And it could be the beginning of a few people controlling all the food in the world.

And so we ask that you do everything in your power to stop the passage of this proposal, on change to the statutory rate from being passed in Parliament.

Submitted by Peter Doll Dist. Dir. of Dist. 2 Region 8 of the National Farmers Union.

Peter Doll

Gen Del

Fairview Alta.

TOH 1LO (403) 835-4555

APPENDIX 'TRPT-156'

My name is George Dannychuck and I have a mixed farm near Maidstone Saskatchewan; that is cattle and grain (income usually 2/3 cattle; 1/3 grain).

I come before you first as a farmer; second as a taxpayer and third as a Canadian. Every farm organization has a different view of what to do to the crow. They have so many so-called 'solutions' that they muddled the waters and the thinking of farmers and politicians. Everyone has lost sight of what this will do to the farmer, taxpayers and Canadian unity.

When you make a deal in perpetuity that is exactly what it means. I don't want to get into an argument about the benefits of the Canadian Pacific Railways as related to the crow. The original Railway Act gave the C.P.R. land, etc. in perpetuity also, and how they would bawl if there was a bill in parliament to change this and give it back to the people. I don't think parliament would have the gumption to pass something like that. They would be tromping on too many big toes!

I could talk about the new mode of advertising, 'C.N. and YOU', 'C.P. working together', 'Helping Canada move forward, that's C.P. Rail.' They probably spent more on advertisements in the last five years than in the fifty before. Why?

Railroad grain traffic today accounts for approximately 20% ton miles, by 1990 expected to be 10%. The railroads made money hauling grain right up to the early 1960's. If this is so, why didn't they upgrade their lines and equipment then? Giving the railways more money will not guarantee that we will get better service. Just look what is happening in the United States--poor service, poor equipment, poor roadbeds, poor farmers and poor taxpayers.

Let's look at the United States conditions (where they have freedom of choice or no choice). Most of the changeover to truck hauling has taken place in the last thirty years and the U.S. with approximately 240 million people, just cannot afford to build roads for heavy truck traffic. Roads are so rundown and worn out in the U.S. a study has revealed that it would require 450 BILLION dollars per year just to keep them in today's deplorable condition. Nearly half of the U.S. bridges are deathtraps. I quote, 'The chilling reality of the danger on highways nearly everywhere was highlighted just last week with the collapse of a 100 ft. section of a turnpike bridge in Connecticut.

...'Three people died and three others were critically injured in the disaster, when four vehicles plunged 70 ft. into the Mianus River.' (See Appendix A).

Cost of building roads is enormous. Consider the price of widening a portion of Highway 16 west of North Battleford--\$212,600.00 per Kilometer or

\$340,000.00 per mile. What I am saying is that there is no way that 3 or 4 million people will be able to bear the cost of building roads.

As a taxpayer, I cannot go along with a sellout of Dominion Coal lands which when released will be gobbled up by large energy and power companies headed mainly by C.P.R.

Any now to jump around some more. I quote, 'Western Canada's bread basket will be incapable of producing even a kernel of wheat by the year 2010, a U.S. scientist predicts.

Dr. Iben Browning of Vanderbilt, Tex., says dramatic changes in the climate during the next 25 to 30 years will severely shorten Canada's growing season, the result of which will be that it will no longer be possible to grow grain in this country.

The internationally known climatic futurist said there are three factors already changing the Canadian climate: volcanic dust in the stratosphere; solar activity and a general cooling of the sun; and the position of the world's magnetic field.' (See Appendix B).

If the government was serious about the '6 and 5' program, but at the same time the farmer never gets a raise---this year a cut in pay for produce and talk about raising freight rates on grain 100% in one year or 500% increase by 1990 (where did Mr. Pepin's 3% increase go?) You can't have it both ways.

Canadian Wheat Board minister, Hazen Argue, talking about consensus on crow repeated earlier assurances that the government would not, and I quote 'force a change in the crow on the west if the west is collectively against it.' Western Producer, Jan. 6/83. Essentially why I'm here is because most farm organizations that say they represent me are diametrically opposed to my view and of the majority of farmers. So to be totally democratic, I feel you should give all farmers or permit book holders a vote on a simple question: 'Do you want to keep the crow: YES or NO'.

Thank you for hearing me.

George Dannychuck

SCANDAL OF AMERICA'S DEATHTRAP BRIDGES

Appendix A

Nearly half are deadly... they're
patched up like 'Band-Aids'

The chilling reality of the danger on highways nearly everywhere was highlighted just last week with the collapse of a 100-ft. section of a turnpike bridge in Connecticut.

Three people died and three others were critically injured in the disaster, when four vehicles plunged 70 ft. into the Mianus River.

U.S. futurist foresees
grim future on Prairies

Appendix B

By Alice Krueger

Western Canada's bread basket will be incapable of producing even a kernel of wheat by the year 2010, a U.S. scientist predicts.

Dr. Iben Browning of Vanderbilt, Tex., says dramatic changes in the climate during the next 25 to 30 years will severely shorten Canada's growing season, the result of which will be that it will no longer be possible to grow grain in this country.

The internationally known climatic futurist said there are three factors already changing the Canadian climate: volcanic dust in the stratosphere; solar activity and a general cooling of the sun; and the position of the world's magnetic field.

APPENDIX "TRPT-157"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

FROM: Wayne & Gaylene Dutchyshen
R.R. # 1
Gilbert Plains, Man.
ROL OXO

July 18th, 1983

Submission to Crow Hearing to be held in Winnipeg, Man. on August 4th, 5th, 1983.

My name is Gaylene Dutchyshen and I farm with my husband Wayne in the Gilbert Plains area. I am here to speak as a farm wife, farming partner and mother. We are concerned that the removal of the Crow rate will place an added financial burden on our farm which we will be unable to handle. If the Crow goes, so does \$29,000 annually from our already meagre profits. Times are tough enough out on the farm. We already give the majority of our profits to the banks, chemical and equipment companies and now we are told we have to hand over more money to the railways. The government tells us our rail service will be improved. I believe it is our right as farmers to that service. We provide the food for our nation, let our nation provide rail service for us.

Many young farmers are struggling. Their wives are forced to work to supplement the family income. In many families the wife's wages are the only income. Personally I am fortunate enough to be able to stay home and raise my child. But if times get tough enough I'll be forced to find a job. With the unemployment rate as it is and \$800,000 lost annually from our community (if the Crow goes) where will I ever find a job?

As farm wives we see our husbands work from dawn 'till nightfall often without time for a meal, a day-off or time for their families. We see the stress they experience when the payments come due, when they have to contend with breakdowns and the weather. Now the government is giving us a whole new problem to deal with.

I wonder when the government will learn that farmers are big spenders. Less money out of our pocket into the pockets of the railways means less money in our community. We farmers will have to make do a little longer with the equipment we have. Can the government afford to bail out another implement company?

Finally as a mother I am concerned about what the future will hold for our son. Will there be an agricultural future at all for him? Will our farm be lost because the railways need double tracks

to have coal through the Rockies? It is my understanding that the Crow rate was guaranteed us as a right of western farmers. If our farm is to survive so that our son can work the same land as his great grandfather please don't take that right away from us. Thank you.

Sincerely

Mrs. Gaylene Dutchyshen

APPENDIX 'TRPT-158'

Submission to the House of Commons Standing

Committee on the Subject of Bill C-155

Presented by Ken Farion, August 3, 1983

I am pleased to make this submission to this committee and would like to thank you for taking the time to listen to our concerns.

As a producer, I feel it is very important that this committee hear from as many producers as possible. It is the grain producer who will have to pay extra freight costs, not the larger feedlots that the Alberta Cattle Commission stands for, who want cheap grain to be able to increase cattle producers returns. Nor does the coal Association have to pay for increased grain freight costs but they will benefit from the double tracking and the beaver tunnelling since the percentage of coal to be moved by 1990 will increase more rapidly than grain. Grain 38% - Coal 125%.

The subsidiaries of C.P. have a vested interest in the products of coal and timber.

As a producer there are two great burdens placed on us if the Crow Rate is tampered with. The higher freight cost will make feed grain unviable to produce. The freight will be more than the price of the feed grain. This is evident after the proposed ceiling of 31.4 million tonnes, where the producer has to pay the total cost of freight. Approximately one third of our crop is feed grain. We only feed about 10% of what we produce.

With the national debt being what it is, I am surprised to see a bill such as Bill C-155 come forward at this time, since grain is one of the largest returns to the country to balance trade.

Variable rate would allow grain companies to allocate cheaper rates at high volume delivery points. This would force farmers to haul to these places to get the lower freight rate. Thus causing the local elevators to close because of lack of farmer support. This would make farmers haul grain an average of 40 to 50 miles. For farmers to haul grain this distance would take a large investment.

The average farmer delivers approximately 30 truck load of 300 bushels (single axle farm truck). The farmer will also be faced with building and maintaining the road system. This shows the viability of the position of the Alberta Grain Commission. This is to make the freight cost high enough to make trucking of grain to export ports feasible. One semi (4 axels) wears the

road equivalent of 9600 cars. You would have needed 6463 truck loads of grain land week at the west coast. (approximately 10 trucks per mile).

The Alberta Cattle Commission says that grain producers have an unfair advantage. Prices are quoted in export positions less freight. The difference between the compensatory rate and crow rate would mean cheaper feed grain at the farm gate for livestock feeders. The average livestock producer is also a grain producer. The eastern feeder would probably buy US feed grain if the crow rate is altered, because of the closeness of the US feed supply. Livestock producers in this country need a marketing structure with the power to supply and set price, including the cost of production, instead of cheap grain.

The Canola crushing industry in Canada needs subsidies to ship their finished products to make their industry more viable; not cheaper canola by raising export freight rates which would supply crushers with cheaper canola.

The intent of Bill C-155 is not to benefit the grain farmers nor will it benefit the livestock producer; because grain producers will start to feed their own feed grain. This in turn will lower the livestock prices by over supply of livestock products.

Bill C-155 will guarantee the railways a greater return of investment on the backs of the farmers of this country. The spin off effect of a farmers dollar in his community is approximately six to seven times. CP money is not spent in rural communities in Canada. The National Farmers Union is the only farmer organization that supports the Statutory Crow Rate. It is also the only totally self supported farm organization that is a national organization representing all commodities.

I recommend to this committee that Bill C-155 be defeated for the welfare of the people of this country.

APPENDIX 'TRPT-159'

Submitted by Greg Farion

As a young and upcoming farmer I feel much obliged to present this submission dealing with the retention of Statutory Crows Nest Freight Rates to this Standing Committee on Transportation, for my own sake and the sake of all other young people interested in farming. If Bill C-155 is indeed past it will make it impossible for myself or any other young person to become a viable farmer, thus beginning a transition to larger farm managed by the older farmers which in turn would eventually be bought up by larger corporations as the farmers retire. I only hope that this brief is not presented in futility due to a predetermined conclusion, similar to the results of the Gilson process.

If indeed the Bill is past, the price of grain at the farm gate would simultaneously be dropped by an equal amount. A price reduction of this magnitude would send the entire western community into a catastrophic tail spin. The transportation increase suggested would force most farmers to a net loss position or to a near zero income position.

To compensate for this severe income reduction, we as grain farmers would be forced to diversify into livestock production in order to sustain a sufficient cash flow, by liquidating grain stocks. With no livestock marketing structure in place other farmers presently in livestock would also expand as the result of having an advantage in bargaining for cheap feed thus supposedly increasing livestock profits. The A.C.C. has advocated the destruction of the Statutory Crowsnest Freight Rates for this very reason. I would have to question who the, A.C.C. is truly representing when the majority of western beef is feed on mixed farms which feed out 26-1/2 head on their own grain stocks. Or would it be that the A.C.C. is looking after a select number of large cattle feed lot operators who have much to benefit from barley prices being forced down to ridiculously low levels.

If the price of barley were to remain the same and the Crow does go we as farmers would be getting around 75 cents - \$1.40/ bushel per barley. In the B.C. Peace area, by 1991-92 accordingly to a suggested increase by the Pepin plan, the farmers would have to pay nearly \$1.50 addition freight over and above the price of barley. It appears to me the only alternative left to these farmers is they too must feed out cattle. Now with thousands of the farmers in Western Canada being forced into beef production; where are we going to sell this beef? and for how long can I as a grain farmer supply grain at this price to feedlot operators. Even if I do choose to cross subsidize a feedlot on my farm there are still real costs to producing grain which will not be recouped by the low cattle prices. Many times in the past we have seen the effects of a flooded markets and never has it been beneficial to the

producers. The cattle industry problem is not that high feed costs, but rather than lack of a supply management marketing structure.

If I choose not to go this route, and stayed mainly in grain I would be faced with an equally dismal picture. As the cost of freight would rise I would be forced to expand grain production to composite contract delivery income. Already being as efficient as I see possible I would have to expand my land base. With the land price already over inflated due to land being used as a speculative commodity and competition from large established farms, higher and higher debt loads would be accumulated, eventually forcing us young farmers out of existence.

The most frightening part of all is the fact that the Government of Canada endorsed a strategy in 1969 which ratifies such plots. A report which stated we must eliminate 2/3 of our farmers by 1990.

The Task Force on Agriculture goes on further to say "Younger non viable farmers should be moved out of farming through temporary programs of welfare, education, and provisions of temporary jobs in other sectors of the economy. Older farmers should be given assistance to insure that they have at least a livable standard of living."

After reading a statement such as this and knowing where it came from, it appears to me that the abolishment of the crown freight rate was a conclusion reached by government before the issue even arose. The destruction of the rate is the tool they will use to move the young and so called viable farmers off the land. Why would a government who is looking after the best interest of Canadian farmers only go as far as providing assistance as apposed to an order's market structure. Assistance which would probably increase the farmers dependence on government funding and eventually gov't assistance is out back, cause farmers to fall prey to corporate encroachment.

A Government who truly believes in the well being of Canada would stop a scandal such as this immediately. Larger farmers are not more efficient and corporations don't contribute to the rural community or national well being.

The family farm is the foundation on which Canada was built, and today the family farm is still the foundation of 40% of the G.N.P. The family farm and the western economy cannot continue proper if the Canadian government continues on the same course.

The Crow Rate Statute is the only legislation which does protect the family farm. In the nation well being The Crow Rate Statute must stay as is. Tampering with the crow will destroy this historic right to protection and inevitably destroy us as farmers and rural communities and make Canada a lesser place to live.

APPENDIX ' 'TRPT-160' '

Submission to the House of Commons Standing
Committee on Transport on the Subject of
Bill C-155.

Submitted by: Orest Farion

As a farmer that has 35 years experience in farming, growing grain and raising livestock, also a delegate for A.W.P. 603, I am privileged to make a presentation to this committee regarding Bill C-155 concerning grain transportation.

On behalf of A.W.P. sub-district committee and myself, the greatest concern is that the freight rate known as the crow rate, may be taken out of statute. I foresee great difficulties placed on future grain producers in this country.

When we hear that by 1985-86 freight rates will go up five times crow which will mean that the price of grain would come down by 75¢ a bushel. At present day prices this would mean that the price of barley would be 75¢ to \$1.40 a bushel.

For the grain producer in the Peace River country who now pays 29¢ a bushel to move his grain, would be faced with a freight bill of \$1.45 a bushel leaving him with a return of 15¢ to 70¢ a bushel for barley.

Should the rates go up to what was suggested by 1991-92, to 12 X crow farmers in the Vegreville area would be paying \$1.68 or equal to todays open market price for barley leaving the producer with no return should the price of grain remain equal.

Farmers in the Peace country would be paying \$3.48 to move a bushel of barley to export position which would mean the grain producers would have to pay the railroads \$1.33 extra to get his barley moved.

In 1891, before the crow rates were put in place, the railroads were charging more to get grain moved than the grain was worth. We may return to the same situation should the crow rate be done away with. A totally rediculuse situation.

The Alberta Cattle Commission of which I am a member, not by choice, is asking for the new rates the price of grain would come down equal to the freight rates going up, leaving the cattle feeders in a very lucrative position with cheap feed supplied by the grain producer. For how long could

the cattle feeder live off the back of the grain producer before the grain producer goes broke.

Further, the average herd size in Canada is 26-1/2 head; are the A.C.C. representing the average farmer or are they representing a hand full of feedlot operators, who want the cheap grain.

I believe it is time for the cattle industry to come of age and set up programs to stabilize meat prices with a cost of production included.

Another myth promoted by the promoters to change the crow is that all grain could be moved to export position within a short time after harvest. Should we be able to move all our grain in a period of four months, what size of a fleet of box cars would we need. How many more terminals would we need at the coasts? How many more ships would we need? How many miles of railroad sidings would we need to store the hopper cars in the off season. This is all a myth. In a great country like the one we live in, grain is always going to be moved year around. Many of our customers require a continuous supply, some weekly, some monthly, etc.

Another concern is that of future generations not being able to survive economically the onslaught of higher freight rates. Leaving the rural population in poverty not only on our farms but in the communities that have agriculture as an economic base. In a recent survey at 5 X crow the Vegreville trading area stands to lose \$3,000,000 which would be siphoned off with none or very little of this money remaining in the Vegreville area.

Add the multiplier effect which is 6 or 7 times over the Vegreville trading area would lose \$20,000,000.

I hope your committee recognizes our concerns and I hope I have been able to convey my concerns to you. In closing I can see a great economic drain from our communities causing economic and social hardships on an already strained rural and urban population.

Orest Farion

Vegreville

APPENDIX "TRPT-161"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Stewart Valley, Sask.

July 17, 1983

Commons Transport Committee
c/o Miss Sirpaul, Clerk
House of Commons
Ottawa, Ont.
K1A 0A6

Dear Sirs:

I would like to make some comments and/or pose some questions regarding Bill C-155.

1. On page 20, 39(2) we are told that the rail companies are to give their last figures to plug into a costing formula. When we had our rail abandonment hearings for the Stewart Valley Sub, the CPR indicated that when a train came out on our line, the expenses for that trip began at Moose Jaw, when in most cases the trains probably originated in Swift Current - so miles away. If this kind of lasting procedure is going to be allowed now, it will be easy to see how expensive it is going to be to move grain.

2. I do not believe that the sanctions on the rail companies are stiff enough to really protect the farmer. Sec. 21 (2). To me, they are difficult to understand but my belief is that they are not tough enough to guarantee the producer that his grain will be moved.

3. Why should the farmer pay all freight on deliveries over 31.1 million tons? It seems to me it should be the opposite ie all grain shipped over 30 million tons be FOB, so as to give the producer an incentive - not a penalty!

4. It appears that the cost of hauling grain will vary each year - an unfair position. It appears that there are cost figures from rail companies, estimates from the Commission and total bushels to be hauled during a crop year. From all of this it is quite evident to me that I will not know, from year to year, what my freight costs will be.

5. In Section 54(3) the government costs can go down. I do not see where my costs can go down. On references I can find indicate that my share will continue to go up!

6. I am not in favor of a rail company being allowed to reduce freight costs at a particular delivery point. This is not fair and it just allows rail companies to run the whole show. I say it stinks!

I am upset that this kind of Bill is before the House at this time. The rail companies have taken millions of dollars off our lines without putting anything back.

Now all Canadians are being asked to pay and pay and pay.

Sincerely

DOUGLAS R. FERGUSON

APPENDIX - "TRPT-162"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Brief - Re: Crow Rates (1983)

Maurice Dionne, Chairman
Crow Rates Hearings Committee
and Committee Members

I feel that the proposed increases in freight rates on export grain can be compared to the straw that broke the camel's back.

Farmers have been faced with ever increasing costs in all the farming inputs such as fuel, grease, oil, repairs, machinery, herbicides, pesticides and fertilizer while the income from the products raised is decreasing. At the same time, such items as power, telephones, heating, taxes - municipal, provincial and federal, are increasing. It is well documented that a member of many farm families must seek work outside of the farm in order to continue to keep the farm going financially.

In all the negotiations regarding the Crow rate increases, I feel that the farmers' financial situation has been entirely neglected, while the rail roads needs are exaggerated greatly. In other businesses, the entire business pays for all expenses; the railways are attempting to isolate one aspect of their business - grain hauling and cry for help, needed or not, while the overall business is making millions every year (1981 CP Ltd. had profits of \$485.6 million). Actually the grain (Crow rate) brings in a profit comparable to other commodities.

The rail roads have demonstrated in the last few years they can move all the grain available when they wish to do so. I feel that the rail roads of this country should be used for service to the entire country and not for the purpose of enriching shareholders.

The high cost of land and high interest rates make it very hazardous for young people to attempt to buy land and to begin farming. Losing an extra dollar a bushel of wheat to freight rates by 1990 will make their financial position impossible. Does the Federal Government want to force all young and or smaller farmers out of farming? With them go the rural community.

I feel that the majority of farmers are very hostile to the attempt by the rail roads and the Federal Government to change the Crow rates, because they realize that this change will in time, will completely devastate or bring to an end many family farms and rural communities. Many, although they are pool members oppose to the Pool in their stand to negotiate the Crow rates, and feel betrayed by the Pool management.

Our farm produces beef, hay, grain and a little honey. Our gross income for 1982 was \$57,320. Our net income was \$12,233. At this low an income we do not feel that we can finance a new combine which is badly needed, a haybine or a trailer for hauling cattle (not even second hand).

Wheat sold from the farm was 71 tonnes (1982) or 2,598 bushels. The planned increase in freight rates in 5 years time will cost us \$1.00 a bushel more than we now pay, reducing our net income to about \$9,633 conditions remaining the same. This is well below poverty level and we are completely opposed to the changing of the Crow rates, as they are the only stable cost on the farm scene.

Thank you

I.A. Flaterud
Beechy, Sask.
SOI 0C0

Please cancel my appointed time at the hearings in Regina.

APPENDIX ' 'TRPT-163' '

Honourable Members of the Committee:

The attempt to do away with the Crows Nest Pass rates is a mental aberration that is hard to comprehend by any rational person. The railway system of transportation is by far the most efficient form of transportation ever devised. That is why it is hard to understand the reasoning behind the strenuous efforts of the Minister of Transportation, the railway companies and even some leaders of farm communities who have been deluded into thinking that the farmers would benefit from reduction of railway transportation, tearing up of lines and paying five times as much for transporting a bushel of grain as they do under the crow rate at present. If those people are a sample of leadership of the farm community then God help the farm community.

The railways developed our country, they could survive it. The Crow rates should be retained, all railway enterprises should be merged under national ownership, all commodities should be transported by rail, trucks and buses should be used where there are no rails, buses should be used on rails to save on tires, maintenance and fuel, service, both passenger and freight should be frequent our society cannot afford the luxury of 'competition' where trains running along highways run half empty and on the highways trucks and buses are half empty. If all transportation was integrated and rationalized the efficiency would be so overwhelming that the tariff rates would pale into insignificance in the enormous saving. Our society cannot afford capitalism any more. It is a manifestation of insanity of our economic system that we built thousands of miles of railway, we run a locomotive to distribute the grain for once, then we run it again to collect the loaded cars and the line stands derelict the rest of the year. It's crazy!

Mike Taczynski

APPENDIX "TRPT-164"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

A Brief to the Transport Committee on the CROW RATE Changes

I am submitting this brief in support of retention of the Statutory Crow Rate for the following reason.

A change in the Crow Rate will result in farmers paying more to ship their grain. This in turn will result in a drop in farm income and spending in both rural and urban areas of western Canada. This will mean many farmers and small businesses will cease to exist in western Canada which in turn will result in the demise of many small communities. The end link in this chain reaction will be a change of life style for a significant number of Canadians. It is this change of life style that disturbs me the most for it is a change that need not occur if priorities are put in perspective.

The priorities in my mind are as follows:

- a. Small farms are efficient and thus we must strive to stop the trend of fewer and bigger farms which means we must try and keep all farm incomes up.
- b. Our rail transport system is part of our total national transport system and probably the most important part of it. We should be expanding it at this time and this expansion should be born by all taxpayers not just one economic group in society.
- c. Our rail system plays such a vital role in Canada's economy that it must be run for the benefit of all Canadians and not just for a profit motive. Therefore any public money spent on the private segment of this system should be buying dollar for dollar equity in it.
- d. Decisions made by any government in Canada should be made to meet the needs, wishes and well-being of the people of that country. These decisions should not be made to please or meet the economic wishes of a private corporation.

I feel the whole question can be boiled down to one short statement.

"Which is best for Canada - a transportation system that is paid for by all Canadians and run to serve their needs or a system that operated in part to make a profit and whose repair and expansion falls mainly on the shoulders of select economic segments of society, with no guarantee that service will improve or that added economic burden will not adversely affect their future or way of life."

Submitted by: Dean Fraser
Box 201,
Carnduff, Sask
SOC 050

APPENDIX ' 'TRPT-165' '

Brief to the Standing Committee on Transportation on Bill C-155 The Western Grain Transportation Act:

Presented by Ms. Eva K. Hagen
R.R. No. 1,
Glenbush, Saskatchewan S0M 0Z0

I am presenting my brief from a personal viewpoint, as a farmer. Since we farmers are the ones who will be affected most, should the Crow Rate be changed, I feel our views should be given more consideration than they apparently have, so far.

We farmers in Western Canada are experiencing one of the worst cost-price squeezes since this country was settled. The prices we receive for our produce have fallen to points which are below the level received in the 1970's. In buying power, prices are far below the 1940's level! Who else has taken such was cuts? At the same time, we must, like everyone else, deal with inflationary prices on everything we buy--from fuel, machinery, chemicals, and fertilizer, to interest rates, and personal needs such as clothing and housing. Now, as we struggle to survive, we are told we must bear increased freight rates as well. Mr. Pepin says the Crow must go because it costs the same to ship a bushel of grain as to mail a letter. Let me point out that letters are not augured onto ships, and trains like barley, and barley is not delivered on foot, door to door, like a letter. Letters also make poor eating. We pay the freight on anything we buy, such as combines, trucks or tractors. Why should we pay more freight on what we sell also? This is a grave injustice.

I want to warn you that farmers cannot withstand this additional expense; and advise that any extra revenues to be paid to the railways must come from the public purse, since virtually everyone in Canada benefits from the agricultural industry. I would remind you that nowhere in the world, do so many, eat so well, for so little, as in Canada. This cheap, abundant food will not be available if farmers continue to be loaded down with escalating costs, and declining farm gate prices. There is no more economical way to produce food, than with the family farm, and its long hours of low priced labor, provided by farmers, and their families. Higher freight rates will bankrupt many farmers. This will have far reaching effects, in the form of reduced incomes, and higher unemployment, for cities as well as small towns. Bankrupt farmers will swell the numbers of unemployed, and of welfare rolls. In Saskatchewan if farming fails, the whole economy suffers, as it did in the 1930's. Ultimately so will all of Canada, as will other countries to whom we supply food. Agriculture contributes a substantial amount to the Gross National Product, therefore freight costs must be borne by the Federal Treasury.

Our farm could not withstand the proposed freight rate changes. We cannot encourage our daughter in her desire to farm. It is not easy to tell your child that the present government considers your job, and way of life, to be expendable.

Social implications of changing the Crow Rate are frightening. Expanding ghettos, and increased crime rates, are inevitable, if farmers are forced on welfare. Creating hopelessness should not be a government policy, but if you destroy the farming community, this will be the result.

My eleven year old daughter wants me to ask if Mr. Pepin is a farmer, and if not, how can he know the problems we face? I feel she makes a valid point. How many members of this committee are Western farmers? Farmers are the ones who should determine the question of their survival. I invite you to visit our farm to experience the frantic pace at which we must work, just to keep our heads above water. There is the traditional view of the farmer working long, hard hours in spring and fall. Well the long, hard hours last year round, and in the ten years we've been farming, the situation has become worse. We farm with my brother, and his family and we used to be able to take two or three weekends - not weeks to go camping each summer. For the last three years, we have only been able to manage one weekend per summer. If we must work this hard with the Crow Rate, how can we possibly manage without the Crow?

Mr. Pepin says he has a mission in life--to change the Crow Rate. I also have a mission in life--to keep my farm! Please keep the Crow!

APPENDIX 'TRPT-166'

BRIEFTO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION

As a western canadian farmer, I submit my own reasons for retaining the present statutory Crow rate.

1. It is absolutely necessary for the Committee to know and the Government to realize that in 1973-74 grain prices peaked as to value. Some grain made the \$6.00 figure I believe at Lakehead and sea board. The bushel value has since declined to our present level.

2. Production costs have rose sharply in the last 8-9 years. A 1974 ton truck retailed around \$6,000. At present that same truck is \$15,000. to \$16,000. When purchasing a 1/2 ton truck in 1965 the freight from Chatam, Ont. was some \$180. On that 1974 truck the freight doubled or more over the earlier truck.

3. This brings us to this conclusion. Lower grain prices and higher costs mean less net income at the farm gate.

4. I am totally opposed to any production cap on which freight is higher than the first 31.1 million tonnes and request that this cap be removed. A higher charge over the cap, with added production costs, will be no incentive at all.

5. I read of a 10% safety net on the grain price. That term seems to me, double talk, when the government wants to meddle with Crow rate.

Let me give some more input prices when the transport department talks of the fities and the 10% ratio.

During 1950 I purchased a diesel tractor of a well known make. The largest agricultural tractor they had for some \$4,300. Fuel for the diesels were .04 cents a litre. 15 foot diskers were \$1200. Shall I give you today's prices of these things? For example to get 2-1/2 times tractor horsepower we are told to hand over 7 to 20 times the cash. Fuel 8 approx. times the price of 1950.

I suggest that with lower net income, less will be spent on improvements, combines and tractors. Instead of manufacturers giving bonus deals to sell farm equipment, they may end up like White Co. at Brantford, Ont., into receivership. You then will be faced with more unemployment and companies on your doorsteps.

6. The thought of variable rates is totally repulsive. Only distance related rates will work. I have information that 1 train and 3 men now move as much grain, as 51 trains and 225 men did in 1907. That says they are 51 times more efficient.

7. The coal, potash and sulphur companies complain of their freight rates. Convey to them that their rate is included in the selling price to the consumers. (e.g.) farmers purchasing fertilizers with potash to get better crops. Or the retail price of lumber which includes their rate, regardless who buy it. Or coal companies selling it to the consumer. Not only farmers purchase these things. When we do, we (farmers) are the only group that pays freight both ways.

8. I read that every dollar a farmer spends of his net income, means \$5.00 in circulation for the Canadian economy. Should at my Meyronne point R.R. get higher freight, it will mean an added cost on some 9200 tonnes delivered. At 5 times the present Crow will mean an added cost to farmers of \$225,000 (thousands). Using the ratio of 1 to 5, the Canadian economy would be short of \$1,125 thousands in circulation. Using that illustration of one grain point, can we afford that?. Let alone across the country.

9. I suggest that since government in the early days of the C.P.R. gave them some \$106,300,000. and 43,962,546 acres which included surface and mineral rights, government will need to continue investing in future in the rail system. By the way, the mineral rights to C.P.R. included such things as coal, gas and oil. Tarding Coal is part of C.P. enterprises brought about by the original concessions.

Governments dare not overlook the need of agriculture, being competitive in world market community.

10. The grains transportation agencies seems too large to the workable. Our homesteaders started out with the old Winnipeg Exchange and worked hard to get the Canadian Wheat Board. I do not want the C.W. Board powers limited in the marketing of grain. I'm informed that importing countries seem to want to deal with the C.W.B. instead of private traders.

11. I agree that government payments be made to railroads because of the simplified system of payment.

12. Be informed that when I read and hear of C.P. Air losing money, yet in 1980, committing a sum of money equal to the Rodgers Pass Tunnel, for the purchase of a new aircraft, I question their reason greatly. Or when in Medicine Hat News, Hon. Pepin makes the announcement, and in the same issue that reads C.P. bust out "Canadian International Paper Co." for 1 billion they are not fooling us by saying that they have not got the resources--money.

Be aware that they are looking now at railroads in the states to purchase. Or purchasing a U.S. paper company for 1.1 billion.

13. Don't overlook the fact of feeling between East and West. Particularly when closure is threatened in the legislation.

Having said these points and farming for a number of years, I appreciate and thank you for the opportunity to express my concern to any change to the Crow Rate. I hope it is not a wasted effort. I am writing to Hon. Jesse P. Flis, M.P., Ottawa, I get a feeling it could be what I'm saying is not only we cannot afford it by the Crow rate built and opened this country from sea to sea and is needed to hold this country together. For me, there is no concerns for change. I urge that we keep the present Crow rate.

Thanking you for listening.

Garnet Hanna

Meyronne, Sask.

APPENDIX "TRPT-167"

Box 44
Meath Park, Sask.
S0J 1T0

July 21, 1983

Maurice Dionne, M.P.
Chairman, Transport Committee
Room 261, West Block
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Mr. Dionne:

I can not sit back any longer and let people who are not farmers make decisions and influence parliament on matters that could eliminate 50% of the farmers in the country.

I am going to try to approach this matter in four areas:

- (i) My financial future;
- (ii) My community's future;
- (iii) My country's future; and
- (iv) World problems.

(i) My financial future:

I worked for nineteen years with Saskatchewan Department of Highways so that I could one day buy a farm and do what I had always wanted to do "FARM".

The time finally came and my wife and I purchased three $\frac{1}{4}$'s of good farm land. We also rent another 240 acres of cattle land. We have a full line of machinery (OLD), and 40 head of cattle. We do not owe anything on the machinery but we have a mortgage of \$138,000 on the land which means a payment of approximately \$20,000 per year.

My wife also teaches school to cover our farm deficit, in 1982 it was \$17,500.

I don't consider us to be too far in debt but, when you consider that;

- (a) The banks set the interest rates;
- (b) The weed and insect sprays are priced to make a large profit;
- (c) The oil prices are set by the Canadian Government and the oil producing Provinces - they say to insure a future supply of fuel, that soon we won't be able to afford;
- (d) The cattle and hog prices are set by supply and demand, and even though we don't grow enough for our domestic use we are growing too many to get the price up where it belongs.
- (e) The prices of grain are set by world demands. The supply of grain is insufficient to feed the world. This should ensure the farmer a good price for his produce. But, the demand does not give the farmer a creditable return for his produce.

With all these outside influences and price settings how do you expect us to get a fair deal?

In the past, the purchaser has always paid the freight. Why can't this be when you deal with farm produce?

If the Canadian Government doesn't think the Railways are breaking even with their grain freight, then give them some help. But don't guarantee them 20.5% profit and get us to pay the bill.

We have been led to believe that the phasing in of Bill C-155 will make it acceptable. It makes no difference how it is implemented. If you pay 5 times or 10 times Crow and the price of grain goes down, you could phase it in over 100 years and we still couldn't pay.

If both my wife and I have to hold down a job just so we can farm, the dream doesn't seem worth it.

(ii) My Community's future:

My community's future will be greatly affected by the changing of the Crow.

We live in a small northern community of Meath Park. If the Crow goes, the few small businesses that are left would have to close down.

The matter of variable rates would most definitely make it more economical for farmers to haul directly to Prince Albert. Thus closing the elevators in the small communities of Meath Park, Weirdale, Foxford, Smeaton and Henribourg. Once you are hauling to Prince Albert you might as well do your shopping and order your fuel there. Where does this leave the stores in the small communities?

(iii) My Country's Future:

My country's future also will be greatly affected. Once all of the smaller farmers have been squeezed out, it makes it only viable for large businesses to come in and purchase large tracts of land; produce grain, cattle and hogs.

People that settled in Canada wanted freedom of ownership not a feudal system.

Once this happens, there will no longer be cheap food for Canadians. Now big business will set the prices and put their 20% profit onto the prices of food.

Farm machinery companies: e.g. Massey, White Coop Implements, etc., etc., have had financial problems. They have received government assistance to help alleviate their financial strain. Has it ever occurred to anyone that if the farmers could receive a reasonable price for their goods that they would have money to spend? If farmers had a cash flow then these large machine companies may find their financial problems lessened.

(iv) World Problems:

Once all the farmers are controlled by big business and the likes, the prices of grain will go higher than most countries could afford and this could cause border conflicts and possibly world unrest.

In closing I would just like to say that 10% freight would be too high. It is a distinct possibility that this may force us to quit farming and there would be more than 50% of farmers in the country that would come down with us.

Please consider the situation you are forcing upon us.

Thank you.

Yours truly,

Donald Hieidt

APPENDIX ' 'TRPT-168' '

Brief to Mr. Morice Dionne

Chairman of Transport Committee

For presentation to the Transportation Committee at Regina, Sask.

From:

Ron Harper

Box 43

Danbury, Sask.

The proposal of the Pepin Plan or any change in the Crow rate will mean absolute disaster to the family farm as we have come to know it.

Freight rates of five times the crow rate will spell death to agriculture as a way of life. As a young farmer with a young family who run a family farm operation of beef and grain, I know that if the Crow goes so will my family operation. If this is what Mr. Pepin wants then please tell me where do I and my family go?

I am only one of thousands of farmers in between the ages of 30 years to 60 years who will be forced off the farm to join the swell ranks of the unemployed and on to welfare.

The Crow rate must not be changed.

Ron Harper
Box 43
Danbury Sask.

(Original signed)

APPENDIX 'TRPT-169'

July 1983

SUBMISSION TO THE HOUSE OF COMMONS TRANSPORT COMMITTEE RE: BILL C-155

Thank you Mr. Chairman and members of the Transport Committee for receiving my submission for consideration.

Realizing that Bill C-155 pertaining to grain transport has passed second reading, and is in the committee stage for study, I still consider some of the preceding events and activities to still be relevant.

The areas of change and the degree of change in each of the areas or sections of the bill could hopefully be influenced by your assessment of these few hearings.

I believe that the fact that we are here and your committee was allowed to leave Ottawa and hold these public hearings, indicates that there is still much confusion, that there still are many doubts and that there are still many questions unanswered, in the minds of Canadian people generally.

There seems to be an identifiable sense of undue haste, almost a fear, a phobia, that this great decision, this great change in grain freight rates must take place at this exact time in history, that this great change in the grain growing industry must take place at this exact time in history, and that this great change in the lives of all the rural people and all the urban people in this western region, must take place at this exact time in the history of Canada.

You have known the Honourable Minister of Transport to suggest that if the government does not seize this present opportunity to make the change while there is this momentum for change in the west, it will take many years before any government would be able to muster the courage to approach change again.

Where is this momentum that is carrying this rush to change?

Where is this momentum for change that the Honourable Minister concedes is so fragile that it cannot endure any further clarification in the minds of the Canadian people.

The need for a change, a change to place an immediate burden, an escalating burden of increased freight rates on the grain producer, who already is burdened with higher and higher input costs and suffering from lower and lower grain prices.

This need for this great change cannot be so immediate and critical if as the honourable minister suggests, no government would consider it for many years if it is not done right now.

The President of Saskatchewan Wheat Pool several weeks ago was reported to have asked the government to not proceed with the present bill, but to start over again with a clean sheet of paper.

Since this present thrust began ten years ago with the "user pay" policy of the then Minister Otto Lang, to get some more money from the grain producer to provide more money for the railways to upgrade their system, things have progressed to the stage where the federal government is trying to solve most of the economic ills of most Canadian industry by "killing the crow" and charging grain producers an escalating freight rate.

A new approach could deal with separate industries, as separate problems to be solved by different government policies.

Any number of options should be thoroughly debated at government level so the decisions will be credible and fair and seen to be fair.

Stopping the present program, this Bill C-155 and beginning again as suggested by Mr. Turner is logical.

It has been only a matter of a few weeks since the details of the Bill C-155 have been starting to become apparent to the general public. Much of the material is so complicated and confusing that only those persons familiar with bureaucratic jargon can begin to respond to it, to any degree.

It is no wonder that the general public as well as the agricultural producers are so confused and can be so susceptible to being preyed upon by those who seek something for their own ends.

Among all this confusion, how the honourable minister can claim a consensus or claim momentum is unbelievable.

I find it difficult to find much logic in the federal government decision to force this change to higher and escalating freight rates on the grain producers. I say "federal government" without any affiliation attached.

Both of the larger partys have been in government since this latest thrust to change the present statutory freight rates on grain for the western farmers.

The Progressive Conservative's length of tenure did not lend itself to a great deal of activity in this field, but the interest was kept alive. With a change again in governments there was renewed and vigorous activity sustained till this day.

Those people who have closely followed this scenario for the last few years have agreed that to look for the logical reasons for this decision to abandon the present statutory crow rates were futile, and that in the end it would come down to a political decision.

Both Opposition partys in the House of Commons have demonstrated that they do have some power, by their actions in slowing down this Bill C-155.

To an observer it also appeared that there was power there that was not completely used.

We now must look to September in Ottawa. We in western Canada will be continuing our efforts to persuade those members of Parliament of the need for a thorough study on any and all options brought to the federal government before this drastic change is made. To change a contractual agreement such as the present statutory Crows Nest Pass Agreement demands more attention.

Our future will be in your hands as your future may be in ours.

Thank you.

Darl E. Hicks,

Marquis, Saskatchewan.

(Original signed)

APPENDIX ' 'TRPT-170' '

(RECEIVED HAND-WRITTEN)

Mr. Chairman, and transport committee members:

I would first of all like to thank you for the opportunity of making a submission. I would also like to note the time constraints placed upon you which effectively prevent many farmers who would like to appear from doing so.

We operate a grain farm with a land of two sections, twelve hundred and eighty acres, approximately 900 of which is cultivated. According to the latest Statistic Canada data for farms in Saskatchewan we are a good example of the average grain farm in the province. We produce primarily wheat because of the growing conditions in our area which make it the best alternative.

In 1980 we farmed five quarters and rented out three, in 1981 we farmed six quarters and rented two, in 1982 we farmed seven quarters and rented out one and this year we will assume responsibility for the last quarter section. In the 1980 taxation year we had a net return of \$7117.00 on sales of 5126 bushels for a net return/bushel of \$1.38. In the 1981 taxation year we had a net return of \$9800.00 on sales of 6531 bushels for a net return/bushel of \$1.50. In the 1982 taxation year we had a net return of \$5565.00 on sales of 6688 bushels for a net return/bushel of only .83 cents. The decline in 1982 return/bushel reflect an attempts to update machinery from an average age of 30 years to something more modern. You will note that in all three of the taxation years mentioned our income was hardly excessive, in two of the three years I believe it to be below the federal poverty line.

I ask which one of you on this committee would be willing or able to invest the \$800,000.00 required to purchase a farm of this size for this kind of a return?

If this bill were to pass it would be a serious blow to our farm and to many of our neighbours as well. There appears to be a perception in some quarters that the farm economy of the prairies is doing well and can afford to pay higher freight rates. This is certainly not the case for us as you can clearly see.

I would like to address the issue of the so called 'safety net' in the proposed legislation. Tying the freight rate to the price of grain with no reference to the cost of production means nothing. It would allow an increase in freight rates even though the net income per bushel had actually declined due to an increase in production costs.

I would also like to protest in the strongest possible terms a principle that seems to be included in this bill, that the railways must be

provided with an adequate return on investment. The Snavelly Commission suggested that this would be approximately 22.5%. If the same standard was applied to our farms we would need to have an income, a new income of \$180,000.00 per year! I ask you to compare that with the reality of wheat farmers are making. Surely it is unfair in the extreme to suggest that the railways must receive such a return at the expense of farmers!

While I have several other serious concerns with the proposed bill I will let others deal with these. I ask you to consider your responsibility carefully. If you do then I have faith that you will send this proposed bill where it belongs and start fresh. Thank you for your consideration.

Gerard E. Hoppe

Box 126
Saskatchewan, Canada
S0K 0V0

APPENDIX 'TRPT-171'

KEZYK, Raymond

Ladies and gentlemen, today we are brought together to speak our views on the most controversial issue on the prairies today. That is one of the Crow rate. This rate is one part of the transportation of grain from the prairies by rail to the sea ports where it is exported. The Crow rate allows that a specific price be paid for these transportation costs. The Crow guarantees that the price for the services do not go up so the farmer will not have to pay more for the transporting of his grain to the export ports. There is a big controversy today over the Crow rate. The railways are screaming that they are losing money by offering the grain shipping services at 50 year old prices. The Liberal government in Ottawa hears these screams and their first intention is to abolish the Crow and raise the price of transporting grain. The farmers on the other hand are screaming because they feel that their rights are being infringed. The Crow contract is a contract which guarantees the price of transportation to the farmers not rise. We the farmers of Canada's great prairies are fighting now and fighting hard to keep the freight rates at their level. One may ask why the freight rates aren't allowed to rise due to inflation. The answer is that the farmer has the Crow's nest pass freight rate contract to guarantee the price and the second answer is that the farmer will not allow this to be changed. The farmer in Canada has always been suffering. The price of grains; cereals, rough, and specialty grains has not gone up with the rate of inflation at any time. In fact the price of grain has been steadily dropping since 1973. The farmer can't cope with getting a low price for his commodity while paying out more and more each year for expenses. The price of machinery has sky-rocketed to an unthinkable level with combines peaking \$130,000.00 a piece, four wheel drive tractors hitting \$100,000.00 and this is only two pieces of a farmers line-up of equipment. He has to cope with the high price of seedrills, cultivators, trucks, haying equipment, swathers and a whole list of other high priced equipment. The farmer also has to cope with the high price of fertilizers herbicides and pesticides which are an essential part of today's farming. All of the farmers returns from his sale of crops must go into the purchase of these farm-required items and the farmer who also has to pay high interest rates on the money he borrows cannot see the light at the end of the tunnel unless things are done fast. The farmer must cut down on his expenses if he is able to survive and produce food for the country. How does he cut costs? He cuts costs by not letting prices get out of hand and that is what he is doing today about the Crow rate. He won't let it get out of hand. The tides of rising prices must be stopped if the farmer is to survive. Here with this issue today is where the farmer is starting to reverse the flood of rising costs and prices. Another reason behind the peoples opposition to changing the Crow is the fact that the land on which the railways now run through Crows nest pass was given to the railways in exchange for the guarantee fixed freight rates. The mere fact that the railways had to pay nil for the land that their tracks

now sit offers enough proof that the railways did not spend very much money in building that section of tract so why are they complaining about the rates being too low? This does not make sense to me. It seems they want everything. Free land and high rates yet the contract was that free land would be given in exchange for the Crows nest pass freight rate. It seems to me that everyting is against the poor farmer. Why can't things be on our side for a change? Now is the time that the farmers will come together and stop the insurrection that they are felling. You see ladies and gentlemen, the farmer is, has been and will be the foundation and back bone of this country. He provides the people of this country with the most important things in life... FOOD! Without the livestock and grains that the farmer produces, this country would die. People in this country must realize that they must keep the farmer alive if they want to have food and if they want to have a surviving country. So I am appealing to you now. Help the farmers of this great country stay alive. Don't let the Crow be taken away from us. Help us help the rest of the country in the long run. Keep the farmer alive and you shall stay alive. The Crow is ours - don't take it away from us!

APPENDIX "TRPT-172"

HOUSE OF COMMONS
TRANSPORTATION COMMITTEE
REVIEWING BILL C-155, 1983

Personal Brief

Leo F. Kristjanson

Although with respect to the details of the Bill before you, I defer to those who have devoted years of study to Canada's grain handling and transportation system --- such as Justice E.M. Hall --- I have a deep interest in Bill C-155 arising out of its implications for the province in which I am a university president, and out of my interests as an economist and a Canadian citizen. I recognize that the whole matter of rate structures is highly complex and warrants detailed analysis and lengthy commentary. Nevertheless, I presume to try to make some contribution to your deliberations believing that a short statement of some perceptions of the basic principles involved may be of more assistance than further detailed analysis and comment.

BILL C-155 REMOVES AN EXISTING GOVERNMENT INTERVENTION IN THE ECONOMY BUT REPLACES IT WITH ANOTHER INTERVENTION: BILL C-155 IS A FORM OF RE-REGULATION.

Governments normally take such action on the basis of a decision that the existing intervention creates a departure from some norms which are desirable. In many statements, by implication the "norm" that is being sought is what would occur if a truly competitive market existed. But a competitive marketplace cannot be established in the rail transportation sector --- Canada's geography and railroad technology preclude a structure which is competitive for many regions and many products. Even the attempt to establish a modicum of competition in the industry by issuing new railway charters at the turn of the century, led to bankrupt private sector companies and the eventual creation of the Canadian National Railway to maintain the necessary services. Since competition cannot exist, it cannot be expected to guide the industry to some optimal condition. Given this situation, we need to specify what the objectives of our regulation are. In other words:

"WHAT IS THE NATIONAL INTEREST THAT IS TO BE SERVED, AND WHAT REGULATIONS BEST ACHIEVE THE NATIONAL INTEREST?"

from an economist's point of view that the current Crow Rate has allocative effects: different rates apply to different products based on different regulations for each product. If the objective in changing the Crow is to alter these allocative effects, then it is important to specify precisely WHAT allocation is being sought, and WHY. This the proposed Bill does not do: all the crops grown on the prairies and all the agricultural products will not move at unregulated rates, nor will all be regulated on the same basis. In other words:

RATHER THAN PRICING TO BE NEUTRAL WITH RESPECT TO ALLOCATING COSTS, A NEW SET OF ALLOCATIONS ARE CREATED --- ALLOCATIONS FOR WHICH A CLEAR AND CONSISTENT RATIONALE IS NOT APPARENT.

A second possible objective for such government action is the perception that the existing intervention is too costly. Too costly for whom? Few would argue the current intervention is too costly for the farmers. The proposed federal government contribution under Bill C-155, at least initially, will be larger than the contribution being provided under the current intervention. The group for whom the present intervention is judged to be too expensive is said to be railways. This is confirmed in Ministers' statements which acknowledge that the current intervention provides insufficient return to the railways to ensure the provision of capacity in bulk commodity transportation required by the nation. Therefore, the question becomes:

WHAT INTERVENTION IS REQUIRED IN ORDER TO ACHIEVE THE ALLOCATION OF RESOURCES NECESSARY TO ENSURE THAT THE CAPACITY REQUIRED TO MOVE GRAIN IS AVAILABLE, AND THAT IT WILL BE UTILIZED FOR THAT PURPOSE?

Bill C-155 asserts that within a certain framework until 1986-87, a \$651 million annual contribution by Government plus a higher charge to farmers will provide the required resources. Transportation costs to farmers in the period thereafter are less certain. The nature of the international grain market means that the farmer cannot pass on his costs. At a certain level of allocation of freight costs to the farmer, disincentives to production are established. Sufficient disincentives to production would lead to reduced agricultural exports, which would be counter-productive for the economy as a whole. In other words:

IF WE NEED HIGHER RATES TO PROVIDE INCENTIVES TO THE RAILROADS TO MOVE THE GRAIN, THERE MUST REMAIN AN EQUAL INCENTIVE FOR FARMERS TO PRODUCE THE GRAIN.

It is important that the Committee be satisfied that the \$651 million provides the appropriate level of return on investment to the railways. It is equally important that the Committee consider what other elements of legislative intervention might be employed to guarantee that railroad capacity keeps pace with the needs of our international market. It should be recognized that:

The national interest is:

- 1) To develop a transportation system that moves the products to domestic and export markets at as low unit cost as possible;
- 2) To maintain innovation at a high level within the industry; and
- 3) To allocate the costs of the above to the public and private sector in such a way as to support the social and economic values of our society.

Bill C-155 establishes a framework within which farmers will pay considerably more than they have in the past for the movement of grain, an increase of several hundreds of millions of dollars annually. I am concerned about the effect the removal of these hundreds of millions of dollars --- and the funds they generate --- will have on the ability of farmers to sustain the investment required in their business enterprises, the ability of the local community to sustain current levels of service, and the ability of the Province to sustain its services with the lower levels of cash flow within the Province. In other words:

THIS LEGISLATION CAUSES INCOME FROM THE SALE OF FARM PRODUCTS WHICH PREVIOUSLY WOULD HAVE GONE TO FARMERS, TO GO TO THE RAILROADS. SINCE THE RAILROADS ARE OBVIOUSLY NOT GOING TO SPEND THEIR INCOME IN THE SMALL COMMUNITIES, THIS CHANGE WILL NOT ONLY ALTER THE AMOUNT AVAILABLE TO FARMERS TO MAINTAIN THEIR FARM ENTERPRISE, BUT ALSO THE AMOUNT AVAILABLE TO SUPPORT LOCAL AND PROVINCIAL COMMUNITY EFFORTS.

There are suggestions that the change will generate new farm-related economic activities to offset these losses. As an observer of economic development in Saskatchewan for 24 years, I am highly skeptical.

Bill C-155 removes an existing government intervention in the economy, but replaces it with another: Bill C-155 is a form of re-regulation that leaves the farmers to pay escalating costs according to formula until 1986-87, with prices in the period thereafter being less certain.

In economic terms, there are two main reasons for which governments remove a particular intervention in the economy and replace it with a different form of intervention.

The first is a judgment by government that the existing intervention creates a departure from some norms which are desirable. A possible objective in altering the form of regulation is to remove the allocative effects of the existing intervention. There is no doubt

RAIL TRANSPORTATION IN CANADA IS MORE ACCURATELY DEFINED AS A PUBLIC GOOD THAN AS A PRIVATE GOOD; AS A CONSEQUENCE, THE HEAVY RELIANCE ON PRICING POLICIES TO GENERATE THE INVESTMENT REVENUE IS QUITE INAPPROPRIATE.

In removing an existing government intervention in favor of a new intervention, what, if any, structural changes are being imposed? In the case of the current Crow, the structural characteristic of equal rate for equal distance is present. Is this structural bias socially and economically desirable? I believe it is. But if it is, is it adequately transferred to Bill C-155?

Bill C-155 has certain provisions for variable rates. This is a recognition of the fact that the variable rate concept may be used, at least in a limited sense, to achieve greater efficiency in the system. Using variable rates to redistribute costs over time is quite appropriate: their use to redistribute costs geographically is not. It would again take advantage of those with little bargaining power and little or no choice, burdening them with the higher rates.

THERE IS MERIT IN THE CURRENT STRUCTURAL BIAS --- IT PROVIDES A UNIFORM DISTRIBUTION OF INCOME AND WEALTH OVER A LARGE AREA AND A LARGE POPULATION. THIS UNIFORM DISTRIBUTION PROVIDES GREATER EQUITY AMONG INDIVIDUALS AND GROUPS IN SOCIETY AND A HIGHER MEDIAN QUALITY OF LIFE THAN DO ALTERNATIVE SOCIAL STRUCTURES.

This can be demonstrated in the greater stability of the rural community in recessionary times, the improvements in the quality of life achieved in small communities through the non-market economy, and the relatively sounder environmental practices of the small firm. To the extent that these characteristics disappear with a new intervention which does not provide this structural bias, increased costs to the society will be incurred.

In summary, then, unless the Committee has clear evidence that removing the current Crow rate will:

- 1) reallocate income and income-earning opportunities in a manner judged desirable by our society;
- 2) create sufficient resources to provide for transportation capacity now and into the future --- without causing a loss of agricultural production; and
- 3) avoid undesirable side effects which will incur a greater cost to society in the long term than the current cost of the Crow;

then, from an economic point of view, the appropriate recommendation for the Committee is that there is insufficient justification to favor the shift in intervention from the current form of regulation to the form contained in Bill C-155.

THE "USER PAY" PRINCIPLE

Bill C-155 relies heavily on the "user pay" principle to justify the change in pricing in the grain transportation system. "User pay" is an appealing concept because it sounds so reasonable. The user of the service should pay for the service. The difficulty in this case is that who is appropriately defined as the user becomes unclear. Is the grain farmer the user? Is the miller the user? The importer? The manufacturer of inputs?

WHEN IT BECOMES CLEAR THAT THE USER IS DEFINED AS THE INDIVIDUAL WITH THE LEAST BARGAINING POWER IN THE SYSTEM, THE USER-PAY PRINCIPLE TAKES ON A DIFFERENT COMPLEXION.

In general, the current economic system provides that costs are passed on: Canadian Pacific passes its costs on, the manufacturer passes his costs on, etc. The nature of the international grain trade, however, makes it impossible for the Wheat Board as representative of the farmer to pass the farmers' costs on to the importers of grain. This is particularly the case because of the high level of subsidy provided to Canada's competitors in the international market. Thus, the farmer both atomistic in size ---and, therefore, with the least bargaining power in the marketplace --- and vulnerable to increased costs which cannot be passed on to his customers, must absorb the costs. It thus becomes clear that the costs of use under a "user pay" system in grain transportation are not really allocated on the basis of use, but on the basis of the weakest link in the chain --- the farmer --- becoming the payee. The "user-pay" concept is inappropriate to apply in this part of Canadian transportation.

Most people also believe that the "user pay" concept means the user will have a choice, and that the price set by the marketplace will be the lowest-cost price because of competition. The rail system in Canada never has been --- and never was --- intended to be competitive or to ensure choice, not because a lack of competition was intended in a policy sense, but because the geography of Canada simply made competition impossible.

The historical involvement of the federal government in financing and regulating rail transportation in Canada indicates an acceptance of the inappropriateness of user-pay and the marketplace to achieve the capacity and set the price. The question then arises:

"WHAT IS THE PRINCIPLE WHICH DETERMINES HOW THE COSTS OF TRANSPORTATION IN CANADA SHOULD BE ALLOCATED?"

The economist looks to two factors to indicate how the costs should be allocated:

- 1) the impact on the economy as a whole; and
- 2) the availability of resources to allocate to the purposes in question.

SOME HIDDEN COSTS OF BILL C-155

Bill C-155 incurs a direct cost to the farmer which translates into a loss of investment in farm machinery and farm inputs. Soil scientists have been warning us for some time about serious problems of soil degradation. One of the important solutions to the emerging problems is the reduction in summerfallow acreage ---which most farmers view as an additional investment to be undertaken if cash is available to provide the inputs. The loss in Saskatchewan of some \$300 - \$400 million annually for farmers to deal with that problem becomes a major concern, though in any given year the cost may not be evident.

The lost spending power of farmers will lead to decreases in value of investments in many small communities. There is the depletion of private investment in that the market value of the investment has dropped --- through no action of the individuals involved. The extent of this depletion in small communities will range from an escalation of the rate of depreciation to an asset becoming valueless. Investments, not only in homes, but in schools, churches, hospitals and community facilities are made with the assumption that a reasonable depreciation will occur. When an action such as Bill C-155 requires that many of these investments be dealt with as sunk costs, one sector of the economy assumes a disproportionate share of the burden. This kind of loss is not new to Western Canada. It has occurred with rail line abandonment and with the increased size of farm units. It can be observed that:

BECAUSE THE LOSSES ARE DISPERSED AMONG A LARGE NUMBER OF FAMILY, BUSINESS AND COMMUNITY ORGANIZATIONS, THEY TEND TO HAVE LESS IMPACT ON DECISION MAKERS THAN COSTS THAT, THOUGH INCURRED OVER A LARGE GEOGRAPHIC AREA, ARE AGGREGATED IN A SUM BY ONLY TWO RAILROAD CORPORATIONS.

REALLOCATING THE COSTS

Anyone who has been involved in allocating scarce resources to an excessive number of desirable projects --- and this is true of every President of major Canadian Universities --- will immediately note that criticism of current proposals is weakened unless alternatives are proposed. I quite agree. First, let me turn to some principles.

WHAT RESOURCES DOES CANADA HAVE AVAILABLE TO ALLOCATE TO THE PROVISION OF ADDITIONAL TRANSPORTATION CAPACITY?

Canada currently has an available resource of human capital' larger than at any other period in its history. This is reflected in a 12.2% unemployment rate which extends to and exceeds 20% unemployment among our youth. If investment in the transportation system is viewed as a way to lessen the intermediate term waste of this productive resource, then the cost of the investment in real terms can, in fact, be very low.

The argument for public investment which gives labour access to the other resources necessary to make it productive in building rail capacity, is strengthened by the fact that the development of the West and of Canada was in large measure based on the expenditure of farmers i.e., the investment of farmers both in the establishment of their farms, and in the provision of national revenue from the export of their product. The investment that farmers and the country made at that point in time is now depleted, and it is time to rebuild those investments. Because of the linkages, it makes sense for all of us to share in the rebuilding that needs to take place.

THE CAPITAL REQUIRED BY GOVERNMENT TO MAKE USE OF
EXISTING LABOUR RESOURCES TO CONSTRUCT RAIL CAPACITY
AND MAINTAIN IT IN THE FUTURE, COULD BE GENERATED IN
TWO WAYS:

ALTERNATIVE I: A limited term surtax on all income generated in Canada. This alternative recognizes the fact that the nation's resources in settlement years were in the form of land; land was provided to the railway companies to meet national objectives. The current equivalent of this resource is the social capital of funds generated from all sectors of the economy in the form of an income surtax.

ALTERNATIVE II: The co-operative approach by which the current Crow Rate would be fixed at twice its present level in statute. That would constitute the farmers' contribution. Corporations could contribute through a per-ton-mile surtax on all railway shippers. The provincial governments and the federal government could contribute in proportion to ability to provide capital, importance of the investment to the respective government, and constitutional responsibility for transportation.

The effectiveness of the co-operative approach has been well illustrated by the creation of a large fleet of hopper cars in the very short time span of 1978-1982. Participating in this joint venture were the federal government, the provincial governments, and the farmers (through the Wheat Board). In 1978, 19.9 million metric tonnes was considered to be the capacity of the grain handling system, with full utilization of the available fleet. In the crop year just ended, western movement of the six major grains to export position exceeded 29 million metric tonnes.

EITHER OF THESE ALTERNATIVES WOULD GENERATE CAPITAL FOR
RAIL CAPACITY, AND ALLOCATE THE COSTS IN KEEPING WITH
THE NATIONAL OBJECTIVES IDENTIFIED EARLIER.

Both permit investment which replaces the current waste of unemployment by providing labour with access to other factors of production. Both make possible an investment which yields long-term economic and social benefits for the country.

ADDENDUM

TRANSPORTATION WILL BE AS IMPORTANT AN INDUSTRY TO CANADA'S FUTURE AS IT HAS BEEN TO CANADA'S PAST. CANADA'S GEOGRAPHY AND HISTORY PROVIDE A UNIQUE OPPORTUNITY FOR CANADIANS TO BE WORLD LEADERS IN THE TECHNOLOGY OF BULK COMMODITY MOVEMENTS.

The time horizons for technological change in industries such as the railroad industry, are long. Research is necessary to ensure the efficiency of the transportation system 20 - 40 years from now, and to provide the new advances appropriate to our status as one of the longest distance volume bulk commodity movers. Periodic research grants from the railways or the federal government to investigate specific narrow questions are insufficient: it is important to have the long term developmental work underway. Canadian National's research facility in Montreal is making important contributions to the industry, most recently through improvements relating to traction, banking and car monitoring instrumentation. Given the importance of the industry to Canada, a second research facility is warranted. As it is preferable to locate research where researchers are subject to the conditions that have to be taken into account in any solution, and as a large percentage of the volumes of rail traffic in the coming decades will relate to western movements, the facility would be appropriately located in Western Canada. Such a facility could be a joint project by the railways, the federal government and the provincial governments.

May I suggest to you the appropriateness of the University of Saskatchewan as the location for such a Transportation Research Centre. There are sites available for such a facility in an area of our campus identified as the Research Park. In addition to being adjacent to the teaching and research facilities of the University, the Park has an increasing number of other private and public research facilities. I would argue in a totally unbiased way that the University of Saskatchewan is the logical place to locate the Centre. We have a small Transportation Centre on the University campus; we have the recently rebuilt College of Engineering with a distinguished record in agricultural engineering; and it was the Institute for Space and Atmospheric Studies at our University which pioneered work in early satellites --- our partially-owned corporation, SED Systems, continues in the field by building earth-receiving stations in Brazil and elsewhere. In addition, Saskatoon has a cluster of high-technology industries --- a field that will be important in the future of transportation and communications --- including SED Systems, Develcon, and Canada's only manufacturer of fibre optic materials, Northern Telecom, as well as numerous other firms.

Respectfully submitted,



Leo F. Kristjanson

APPENDIX 'TRPT-173'

BRIEF PRESENTATION TO THE HOUSE OF COMMONS COMMITTEE ON TRANSPORTATION

Thank you for holding these hearings in Saskatchewan and across Canada. The issues do need to be addressed in the context of which they will be, and are being, felt. I do also recognize that the hearings make it difficult for you to spend time with your family and constituents and appreciate your willingness to participate in this process. You will also appreciate the difficulty that we farm people face in attempting to gather material during such a busy time.

I have chosen to address only a few issues during this time. My assumption is that others will be dealing with other areas of which we also see of concern to our farm operation.

The major issue we see needing to be addressed is that of the choice of a base upon which to build any framework for change. The foundation upon which I believe agriculture and transportation policy should be built has to be that of social and community viability. Such a foundation recognizes the symbiotic nature of community. Just as we see in a forest, not all parts are the same but all are equally needed and together form the whole. Indeed, some are large and domineering, commanding to the eye, others are apparently insignificant but form a still integral part. Who is to say that the haughty jack pine is more needed than the timid blueberry plant with its sweet fruit? Take any ingredient away and the whole structure of the forest is altered.

Well, those are forests you say, and right now we are on the prairies talking Crow. On the prairie we accept that towns were built up along the rail line--it is part of life for us. The Crow's Nest Pass Agreement has been part of the community fabric and therefore any discussion of change for us involves anticipating change in the whole system, not an isolated part... for every part is integral to the whole.

We are most concerned that decision-making be based on how it will affect the human beings involved--both as individuals and as communities. Clearly, the arguments to change the Crow's Nest Pass Agreement began with the limited premise of only what is desirable economically. Often people, as individuals and in community, have been viewed as obstacles, restrictions, in the road of the most profitable plan. When there is talk about compromise, what is actually meant is how much farmers and agricultural communities are willing to give up to vested economic interests.

If we look at policy regarding transportation and the Crow's Nest Pass Agreement from a people-first position, we will hold up as ultimate value human worth and the right and dignity of human labour with a clear understanding of the option for the poor. This is our understanding of what

the statement on the economy of the Canadian Catholic Bishops is about. We would not ignore economic realities but put them into a different perspective with other solutions.

It is our belief that small farms and small agricultural communities are an asset to Canada, not liabilities. They are not 'in the way'. If they are to remain, if they are to be a meaningful part of Canadian agriculture, then the transportation system and policy must take into consideration the needs of these and will contain help for them and avoid destructive policies. When viewed from the perspective of the value of small communities, it is difficult to see how any change to the present system might be more helpful to the economy.

For instance--any form of variable rates (even if they are called incentive!) which are said to bring about an 'efficient' system, show a belief that the whole of Canadian agriculture can be better or stronger if the smaller or weaker parts are killed off. We totally reject this kind of thinking. The smaller parts bring some flavour and contributions that the larger cannot.

By the same token, we also specifically reject the proposition that the way that the livestock industry should be strengthened is by weakening the grain sector. Each has its role to play and is part of the Canadian symbiotic system.

We do not believe there can be any compromise or consensus on these issues. They are based on two different views. One of these is basic survival of the fittest and assumes that I need not be concerned as long as everything is going fine for me...

The other, a fundamentally different view, asks that we strengthen the weaker parts of our agricultural economy, giving the smaller parts an equal opportunity to survive. It has a different value of human life.

Whether or not we should be paying more to have our grain hauled poses a difficult question to us. From our reading of Canadian history it does not become clear to us whether the railways are justified in asking more or whether there is any guarantee that by paying more we would get adequate service. We are not able to address the question without taking into consideration the power of these large corporations and their ability to transfer profit from one sector to another or in some cases into foreign countries.

There is a fundamental question to be addressed in terms of the rail roads. They were first set up to serve people and settlements. More and more we find a reversal of this as economic strength and negotiating power is in the hands of the railroad. No longer is freight hauled in small quantities, passenger service on VIA Rail is curtailed, there are not small stations, and profit becomes the only measurement of progress. 'Service' has become a foreign word. There are different ways to manage such companies and this is a time to

choose what we expect from them. You are the ones who can act in the interests of the people of Canada. We are please you are listening to us as we have few other ways to voice our concern.

We are asking for transportation policy which takes seriously the needs of communities all over Saskatchewan and Canada. We see past Canadian investment in the rail system to create a potentially sound link to communities, to economic viability, to the most efficient (in energy use) transportation of people and goods. Changing the Crow rate at this time seems like a piecemeal approach to defining the purpose of the rail system and a premature step. We on the farm experience cutbacks in service--such as the removal of VIA rail passenger service through Melville, note that the major rail companies are heavily into trucking, and we wonder if rail service is an experience of the past.

At the present time, we would have to say that the major questions have not been answered. We do not know what CPR holdings are, we do not have a long term view of the role of the railroads, and hence see no point in making a change which can only be detrimental to a large section of the west.

In terms of the recommendations of the Bill 155, we see the proposal of a new committee which we are assured will have not effect on other parts of the system such as the Canadian Wheat Board. It seems an impossible statement to suggest that a new factor will have no effect on other parts. Therefore, until it becomes more clear what the advantages might be, one responsibly must say "no".

Again, thank you for the opportunity to state our views. I trust if there are questions we will be asked them.

Presentation of:

Patricia E. Krug

Box 761

Balcarres, Sask. SOG OCO

APPENDIX "TRPT-174"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

BRIEF TO THE TRANSPORT COMMITTEE OF THE PARLIAMENT OF CANADA

PRESENTED BY

Carol Lowndes
Box 396
Kelvington, Sask

I would like to express my opposition to any change in the Crow Rate on grain transportation, both on principle, and because of the inevitable results of such a change. Briefly, these are some of my reasons:

A) On principle -

1 - The CPR was prepaid, enabling them to build their present empire, and overpaid and over subsidized in the years since.

2 - The CTC and the Canadian government (and Carl Snavely) let the railways get away with ridiculous accounting procedures, such as what they can claim as costs, assets, and "reasonable" profit margins. It is interesting to note that the railways record higher profits in the years that they haul more grain.

3 - Other forms of transportation - such as airports for the rich - are extensively subsidized without question. No other industry has to justify the existence of its infrastructures - again and again and again.

4 - Other grain exporting countries subsidize their grain transportation, yet Canadian grain has to travel the furthest to reach export position. Without the Crow Rate, how can Canadian grain possibly compete for foreign markets? If Canada is to continue to have a grain export industry, the Crow must stay.

5 - Farmers already pay the freight on all the goods they buy, and should not have to pay the freight on the products they sell. A manufacturer's costs end once the product leaves the factory.

6 - Why should the railways have a guaranteed income?? Farmers aren't even paid their costs of production in most commodities in most years. Farmers already subsidize the consumers of their goods.

7 - CN was set up by the government to provide a service, but is as for-profit oriented as CP. CP wants the government, through subsidies and grants on grain hauling, to pay for the fixed costs of operating the railway so its coal and other freight can travel more cheaply.

B) Any change in the Crow Rate would have disastrous results:

1 - For Canadian farmers - many would go bankrupt or simply quit farming. Of the remaining farmers most would subsidize their farms with off-farm employment, leaving even fewer jobs for others. Also those remaining farmers would be switching their operations from grain into other crops and livestock, and we already know what would do to prices for those commodities. The land that would be sold by farmers going out of farming would tend to be purchased by relatively few land investors, not farmers, who would hire the work done or rent the land to farmers. Such a landlord - peasant system is not exactly desirable.

2 - For small towns on the prairies, destruction the the Crow would mean their eventual demise. Fewer farmers with much less money would draw directly from the towns as soon as changes to the Crow would come into effect. Most of the remaining services would be provided by farmers trying to subsidize their farms.

3 - For the workers and industries of Canada there would be a severe loss of jobs and business. Broke and bankrupt farmers can't buy machinery, repairs, fridges, lumber, etc.. Increased unemployment would be the result of fewer jobs and many ex-farmers entering the work force.

4 - For Canada, the balance of trade would suffer because very few farmers would be able to afford to grow grain for export.

5 - Even a minimal change initially to the Crow would inevitably lead to more and more changes until, ultimately, the farmer would pay the full costs plus whatever profits the railways could get away with charging. Yet the performance of railways in the Maritimes and in the U.S. proves that even when railroads are allowed to set their prices, the level of service does not improve significantly.

In summary, removal of the Crow Rate on grain would have a great impact on the farmers who would have to pay the shot, and also on other Canadians, especially those in agricultural support industries on the prairies, and in the industrial sector of eastern Canada. There would be a major shift in wealth, with money completely by-passing the small towns, and in population. Patterns of transportation too would eventually shift from east-west to north-south. Wouldn't U.S. grain and rail companies love to put our produce through their books??

It is interesting to note that following warnings by the National Farmers Union that removal of the Crow Rate on grain would cause disastrous results for the prairies. Mr. Carl Snavely commented in early May 1983 that the NFU sees more clearly than any other organization what the results of removing the Crow Rate would be for the prairies, and prairie farmers.

And Mr. Pepin admitted on Feb 1/83 that the small towns of the prairies would "become history" as a result of the changes to the Crow which he was proposing.

In other words, Mr. Pepin and Mr. Snavely are simply not interested in maintaining a viable prairie economy, or the support industries of the east.

In conclusion, I hope that your committee will see the complete folly in all of the proposals to change the Crow Rate, and recommend to the Parliament of Canada that we KEEP THE CROW.

APPENDIX 'TRPT-175'

Chairman Transport Committee

House of Commons Ottawa

Brief re Crows Nest Pass grain rates

Mr. Chairman:

To discuss the Crows Nest Pass freight rates and Bill C-155 intelligently, one must first think of what this bill is destroying. Bill C-155 destroys a statute known as the Crow Rate. When this statute is destroyed and replaced by C-155, the western farmer may well lose the Wheat Board and find himself at the mercy of the lobbyists, bureaucrats and political cabinet changes.

There is a saying that what the Crow rate is to the west, tariffs are to the east but let us confine ourselves to the west only.

First, let us bear in mind, gentlemen, that the reason for changing the Crow Rate was always straightforward and simple--the railroads needed more money--a very questionable necessity which even Mr. Snively hinted was debatable.

How, I ask you, would you give the railroads more money if you adopted the hairbrained advice of the Gilson report, endorsed by the Manitoba Farm Bureau and its bedfellows such as Palliser and the Cattle Producers Association? The Manitoba Farm Bureau has recommended that the Crow Benefit be paid directly to the farmers so that the said Crow Benefit can be then deducted from the cost price of the feed grain at the farm gate. But gentlemen, this means that the grain is going to be trucked from the farmers yard, the railroad will not be used, and, by and large, the railroad will not be used to take the cattle to market. I call this--not a Crow Benefit but a blatant misuse or abuse of government subsidy. If this policy were adopted--Heaven forbid--the grain farmer would end up the loser. The idea of subsidizing the meat production by Crow Benefit deductions off feed grains is outmoded anyway by stabilization plans which Agricultural Minister Eugene Whelan has been advocating for some years. Sure the meat industry (production) is suffering but give them their subsidy from federal funds seemingly readily available if meat producers got their act together.

There is also another angle to this meat subsidy debate. If you use the Crow Benefit for a subsidy to meat producers or any other producer, where would the grain producer be who uses the railroad exclusively if, at the end of the crop year, thousands of \$s had been paid out as subsidies and the

railroad had received none of that--the freight deficit would automatically rise. The grain farmer would suffer adversely.

As a mixed grain and beef producer, I would have to have holes in my head to believe that because I took less for my feed grain I would make more money from my farm operation. The subsidy or Crow Benefit must go directly to the railroads, otherwise the price of feed grain would automatically be depressed.

The second suggestion for distribution of the Crow Benefit that I wish to briefly discuss is Mr. Mazankowski's freedom of choice plan. It has been said that if you want to be king, you need an army. Freedom of choice would certainly provide that army, an army of bureaucrats to administer a bureaucratic nightmare. For a political party that advocates less government intervention and smaller civil service payrolls, this suggested 'freedom of choice' management of Crow Benefit belies the very ideology of the Conservative party.

But let's consider the outcome of freedom of choice. We already have trucks carrying grains east and west and, to some extent, south. In a freedom of choice set-up the farmer can choose to pay the trucker with his Crow benefit payment. Freedom of choice could well be responsible for fleets of grain trucks on our roads adding the additional tax burden of terrific up-keep expense for our road system--and the railroads get nothing. I stress again that we started out with a Crow statute to keep up our rail lines but with freedom of choice, the railroads are not a major consideration and additional stress is placed on our highways--which I might add, are publicly owned and kept up. I see the freedom of choice as a no-win situation that, in the long run would ruin the whole western grain transportation system. Let us not shoot ourselves in the foot by adopting the bureaucratic nightmare of freedom of choice for farmers--Pay the Crow Benefit to the railroads.

Referring now to Bill C-155 and its various parts specifically as I see it affecting western farmers in general--take Part I, Administrative Measures.--The Senior Grain Transportation Committee will, in my estimation, be all-powerful in advising both the Administrator and the Minister of Transport. (Quote) paragraph 3--the administrative committee will have specific operational responsibilities namely--efficiency, performance objectives, car allocation and control of hopper cars. (end QU)

Where does the Canadian Wheat Board stand, sit or just disappear in this labyrinth of administration representatives? I note also that the two railroads sit in judgment of their own efficiency and performance objectives.

In I8 E 2 (quote) develop a scheme of awards and sanctions to such system participants, excluding railways, as the administrator considers appropriate (end QU). The government is paying a subsidy to transport grain, a Crow subsidy, and no lobbyist or Corporate lobby should be looking for or getting awards out of this system.

Section 39 of B C-155 refers to variable rates and from then on the phrase 'variable rates' is used until we come to 39-Annual Estimation of variable rates. The continued use of the phrase variable rates bothers me. I feel sure that the variable rate structure which the Wheat Pools have stood adamantly against, is there, somewhat veiled. Variable rates and the word efficiency combined can ruin branch lines, their towns, co-operative elevators and eventually erode and destroy our orderly marketing system.

Lastly, part 3 of C-155 (quote) All government payments will go to the railways. (End Qu). With that clause I and thousands of farmers agree. Having said that I wish to express some personal sentiments.

I believe, that the build-up over the past ten years or so, of the need for more money for the railroads, the lack of transportation for grain was the greatest snow job every perpetrated on western Canada and it is difficult for me to fathom why the Conservatives did not combine with the New Democrats to defeat this Bill C-155 in the house when they had the opportunity. The west does not deserve Bill C-155. However the bill is a reality. We must deal with it and face the issues squarely.

In conclusion, I stress again, this whole Crow debate was begun because the railways said they needed more money. In fairness to western Canadians the Crow Rate must remain a statute-there must be no variable rate structure allowed wherein farmers do not know from year to year what freight rates will be as in the present BC-155. The Crow subsidy must be paid to the railroads with no freedom of choice or division of payment to farmers. In studying BC-155 I see nothing to improve the lot of the western farmer and much that could be harmful. Those points I have already stressed so I can only say that---until the government comes up with some more presentable solution such as taking equity for dollars in subsidy---the New Democratic Party and the National Farmers Union are on the right track and have taken the proper stand--Stick with what we have--No CHANGE in the present Crow Statute...

Posted July 18/83

Signed
Douglas and Maud Lelond
Miniota Man.

APPENDIX 'TRPT-176'

B O B L O N G

LLOYDMINSTER, SASKATCHEWAN

I have chosen to address the Commons Standing Committee on Transportation to express my many grave concerns about the effects of implementing the so-called Pepin Plan.

As a grain farmer, I share the worries of thousands of producers who fear that the proposals contained in this plan will have a devastating impact on family farms throughout the west. As a former Highways Minister and Treasury Board member for Saskatchewan, though, I must also express my anxiety over the future of transportation in general in this province.

You've no doubt already heard from numerous farm groups who fear that the Pepin Plan will sound the death knell for many smaller and medium-sized farms. I feel the point is important enough, though, that it cannot be made too often.

Shipping the grain from my own two-section farm now costs me roughly \$3,000 per year under the Crowsnest Pass Agreement. By the end of the decade the Pepin proposal would have me, and thousands others like me, paying \$15,000 per year to ship our product. You can certainly understand our apprehension over the effect of this on both our farms and on the communities we build and support through our commerce.

But my main reason for addressing this committee is to bring to light the hidden economic burden these transport proposals will place on the people of Saskatchewan. The long-term effect can only mean a dramatic increase in the use of the province's roadways and a comparable jump in the cost of upkeep.

The new 'incentives for box car lots' amount to nothing more than a resurrected term for variable freight rates which, ultimately, will allow the railways to dictate the future of western Canada's grain delivery system. By setting attractive rates at central locations, the CNR and CPR will force farmers to haul to those major distribution points.

In fact, the Canadian Truckers Association has already endorsed the Pepin scheme and the business it promises. One has only to look at the state of Montana to see that variable rates lead to a centralization of shipping.

More extensive grain trucking will create a whole new set of problems for Saskatchewan. Any major increase in trucking operations will have a destructive effect on the province's highway systems, and the burden of repair and maintenance will inevitably be borne by the taxpayers of this province.

The implementation of the Pepin Plan will result in a hidden tax on all the citizens of Saskatchewan; these taxpayers will be subsidizing the plan for many years to come.

This province has 22 percent of all road surface in Canada, supported by just four percent of the nation's population, half of these arteries are light oil surface roads and do not stand up to repeated heavy truck traffic.

Even now, the cost of highway maintenance is consuming an ever growing share of provincial funds.

In the two years from 1980 to 1982, the Saskatchewan government Highways maintenance budget skyrocketed by 41 per cent, from \$42.9 million to \$60.5 million. While a small portion of this increase can be attributed to inflation, the bulk of it stems from the climbing price of asphalt and increased truck transportation on the road system.

The introduction of even more truck traffic on the province's roads is likely to make 40 per cent maintenance cost increases a normal occurrence in future highways budgets.

In 1975, before spiralling repair costs, two axel trucks or smaller units accounted for 50 per cent of all truck traffic in the province. In 1982, however, even though the number of trucks on the road grew, these vehicles made up just 30 per cent of all truck traffic. Fixed axel semis and larger rigs accounted for 40 per cent of all truck traffic. In light of this it is easy to see why the province's maintenance budget increased so dramatically.

A few events of the recent past illustrate how heavy grain trucking can destroy light oil surface roadways.

In 1973-74, a railway bridge was washed out in the Yellow Creek area of this province. As a result, grain from the area had to be trucked to another elevator for shipment.

Within two weeks, the oil surface roads were completely broken. The cost of repairing those arteries was borne by the people of Saskatchewan.

And this is not an isolated incident. At Rabbit Lake, again in 1973, a decision was made that grain from this area would be hauled to Saskatoon. Again, within two weeks the oil surface roads were seriously damaged. And again the taxpayers of Saskatchewan bore the costs.

The two incidents I have cited serve only to emphasize the milestone the Pepin Plan would hang around the necks of all the people of Saskatchewan. Should the scheme be implemented and variable rates introduced, the impact of those two examples could be multiplied 100 or even 1000 fold. And still the taxpayers of Saskatchewan will be expected to bear the burden.

We have already seen in this province a trend toward reverting oil surface roads back to gravel because of the high maintenance costs necessitated to a large degree by large truck traffic. By placing even more truck traffic on an already taxed road system, variable rates will force that trend to escalate.

Those many towns which are now served by oil surface roads may find that their link to the main highway systems will be forced, through false economics, to revert to gravel.

The most recent figures available indicate that travel on gravel roads is at least four cents per mile more expensive than travel on oil surfaces. What this will mean in the long-term to Saskatchewan residents is an increase in transportation costs and a higher cost of living. Each and every item freighted on these roads will bear that extra costs and, again, the people of Saskatchewan will be subsidizing the Pepin Plan for years to come.

But even more important than those money concerns is the issue of safety on a road system which is threatened with both a higher risk through increased traffic and with the hazards which accompany a decline in quality.

I urge you to consider what the proposals before us will mean to the overall fibre and existence of the transportation system in my province. And I urge you to consider carefully the burden you will be placing on the people of Saskatchewan should you endorse the plan and the future it represents.

Put simply, the proposals of the Pepin Plan will force Saskatchewan residents to choose between a decaying road system or a tax burden skyrocketing into the hundreds of dollars per household.

Either choice is an expensive one for the people and this province.

Surely, as parliamentarians and representatives of all the people of this country you can only come to one conclusion: the rejection of the Pepin Plan and variable rates.

APPENDIX "TRPT-177"

HOUSE OF COMMONS TRANSPORT COMMITTEE

SUBMISSION BY

GORDON MACMURCHY

AUGUST, 1983

I am here today to ask of you to set aside Bill C-155 and to propose an alternative solution.

Who is in favour of Bill C-155? There are two groups in favour of Bill C-155--the railways and the federal government. Are the farmers in favour of Bill C-155? The volume of mail to the federal Minister of Transport voicing opposition will tell the answer to that question.

Why is this so? This is so because in a proposition that involves three major players--the railways, the federal government and the farmers--only two players sat down, determined their needs and set the framework of a plan accordingly. That was done prior to February 8th, 1982 and it has not changed. This plan was then brought to the farmers and farmers were asked to negotiate within it. The farmers had no opportunity to consider and discuss, to organize and have input into the total framework.

The federal government had decided what would be in the package for farmers. The plan pitted farmer against farmer because the only options within the package were whether the livestock farmer was to get what the federal government had decided was available, or the grain producer,

or the canola producer, the pea producer and on & on. Not only did it put farm organization against farm organization, it pitted farmer against farmer within the farm organizations, it pitted western farmer against eastern farmer.

Any efforts to find an acceptable solution between farm organization and farm organization, between farmer and farmer have to be questioned as to motives because every move that was made divided organizations and farmer even more, to the point where it is not now acceptable to anyone. The damage that has been done will take years to heal, if ever. The pain and the heartache that the Bill and the plan has created are one thing, but the pain and the heartache that the process that was used to divide is even worse.

If our parliamentary system, built on the political party, is to work, the political party that is in power either has come to power on the basis of a political program of that party, or it responds to a broad constituency. I do not know all the points in the platform of the Liberal Party nationally; I have not seen any liberal platform which outlines the plan that is before us to change the Crow. As a matter of fact, the platform of the Saskatchewan Liberal Party appears to say the contrary and their leader in Saskatchewan has been very vocal in that position.

If the federal government is not acting from a Liberal platform, then they must be responding to a constituency, and in this case a constituency in dispute. There is a dispute, the dispute was the railways, holding the agricultural economy and the country's balance of trade up to ransom, refusing to invest, threatening to ration grain movement and so on. So the federal government intervened. In intervening, the federal government, I assume, was exercising its responsibility in the public interest. If this is the case, the federal government has a responsibility to take the public interest into account, not just one interest, or not just their bureaucratic interest, but the interest of the farmers they represent. This the federal government did not do, or it would have included the farmers in determining the framework for debate. By the time, the discussion started with the farmers, the federal government had become a vested interest, using advertising and other activities to put forward its position.

We asked the question: who is in favour of Bill C-155 in Saskatchewan. Perhaps to put the larger question would be more appropriate, are the concerns of Saskatchewan citizens being heard by the Ottawa government? I don't believe they are being heard. I argue they are not being heard because there is no elected representatives in the

governing party from Saskatchewan. This has to create an intolerable situation in a parliamentary democracy. Saskatchewan has no one to communicate with who has been elected, likewise, they have no one to communicate with us. In this case, the situation is tragic because Saskatchewan is the one province on which Bill C-155 is going to impact most severely.

What therefore does your Committee have? It has a plan that is going to create economic hardships; it is going to create a social upheaval and it is going to impact on the political process of this country. It has already created divisions and destroyed the trust which is essential to the working of that political system. Shortly put, Bill C-155 is a mess. And I can not see any way of amending the mess.

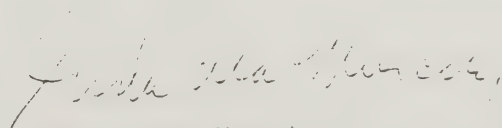
Some have suggested that you start the process all over. That may well merit consideration. I reject that and suggest we build on what we have done and what we know--which is co-operation. The base for co-operation has already been laid by the former Ministers of Transport Otto Lang and Don Mazankowski--co-ordinated by the Canadian Wheat Board. That co-operation saw railway improvements, country elevator improvements, rolling stock improvements, with producers, the federal government, the railways,

the grain handling companies and the provincial governments come together to invest. In that solution, each participant makes a real contribution, a tangible contribution which you can see; you can see the results. Each contribution goes not for the good of the individual participant but for the whole system. Everyone benefits. You can see the hopper cars and railway locomotives and branchline upgrading, mainline upgrading, terminals and elevators. Everyone is part of the solution and part of the building.

The question facing this committee is whether it has the courage to recommend that the wasteful fighting be set aside and to carry on with the co-operative solution, putting energy instead to gathering more and more groups into being part of the co-operative solution.

We encourage the Committee to reach out not only to the railways and farmers but to the bulk commodity shippers as well--with everyone playing a part--to continue to build the world's best bulk handling rail transportation system.

Respectfully submitted:



Gordon MacMurchy,
Semans, Saskatchewan.
SOA 350

APPENDIX ' 'TRPT-178' '

Brief to the

HOUSE STANDING COMMITTEE

ON TRANSPORTATION

on

BILL C-155

Presented by:

James Miller,
Grain Farmer
Rockyford, Alberta

August 3, 1983

I would first of all like to thank the Committee for allowing me to express my concerns regarding the method of payment of the Crow benefit.

I operate a family grain farm which is 30 miles from the main CPR rail line and about 3 miles from a CNR branch line.

I am an Alberta Wheat Pool member but do not support their position with regard to paying the Crow benefit to the railways. If the Pools are a truly democratically run co-op then their board of directors should have no objections to farmers having the freedom of choice as to how their share of the Crow benefit is paid. Indeed the Pool has no right to assume they can speak for farmers politically, as they have a vested interest in shipping grain by rail and protecting their monopoly of the elevator system regardless of economic implications for the farmer.

Neither do I support those who think the railways should be nationalized and the present Crow freight rate preserved at the present level forever.

Much has been said regarding how paying the Crow benefit to the railways will drastically affect livestock production on the prairies. My concern is that it will have an equally detrimental effect on grain producers.

If the Crow benefit is paid to the railways and freight rates remain distance-related and not cost-related there will be no incentive on the part of farmers, grain companies, or the railroads to make our system more efficient.

I realize this Committee is dealing with a transport subsidy but how that subsidy is paid will greatly affect the costs of the handling system which will evolve.

In 1946 when I started farming, primary and terminal elevator tariffs totalled 3¢ a bushel or \$1.10 per tonne. In 1982, primary and terminal elevator tariffs plus dockage removal, plus interest and storage costs totalled \$19.59 per tonne or 53¢ per bushel. This is approximately 4 times the Crow rate. If these costs increase at 6% per year it will cost \$55 per tonne or \$1.52 per bushel to sell grain through our elevator system by the year 2000. (see attached sheet)

I'm concerned that if the Crow benefit is paid to the railways, the cost of using uneconomical branch lines and uneconomical elevators will be averaged over all the farmers and the 651 million dollars will soon be used up in increased costs.

In summary I support the 'Double 80' formula proposed by the Alberta government. I think freight rates should be cost-related not distance-related. Farmers need a system that allows free market forces to keep all costs as low as possible so that we can remain competitive in world grain markets. If our system isn't allowed to achieve maximum efficiency then neither the farmers nor the taxpayers of Canada will be able to afford it.

CANADA GRAINS COUNCIL

HANDLING AND STORAGE CHARGES AT PRIMARY AND TERMINAL ELEVATORS,
1945/46 TO 1981/82

Crop Year ¹	Storage Charges		Elevation Tariff at Primary Elevators	C.W.B. Handling Charge	Removal of Dockage Tariff ²	Elevation Tariff at Terminal Elevators
	Primary Elevators	Terminal Elevators				
	\$/tonne/day			\$/tonne		
1945/46	.008	.008	.64	1.10		.46
1946/47	.008	.013	.64	1.10		.51 (Jan./47)
1947/48	.013	.013	.69	1.29		.55 (Oct./47)
1948/49	.015	.015	.92	1.65		.69
1949/50	.015	.015	.92	1.65		.73
1950/51	.015	.015	.92	1.65		.73
1951/52	.013	.013	.96	1.65		.78
1952/53	.013	.013	.96	1.65		.78
1953/54	.013	.013	.96	1.65		.78
1954/55	.013	.013	.96	1.65		.78
1955/56	.013	.013	.96	1.65		.78
1956/57	.013	.013	.96	1.65		.78
1957/58	.013	.013	1.01	1.65		.83
1958/59	.013	.013	1.01	1.65		.83
1959/60	.013	.013	1.01	1.65		.83
1960/61	.013	.013	1.01	1.65		.83
1961/62	.013	.013	1.01	1.65		.83
1962/63	.013	.013	1.10	1.84		.92 (Sept./62)
1963/64	.013	.013	1.01	1.65		.92
1964/65	.013	.013	1.01	1.65		.96 (Jan./65)
1965/66	.013	.013	1.01	1.65		1.06 (Jan./66)
1966/67	.013	.013	1.38	1.65		1.42 (Jan./67)
1967/68	.013	.013	1.38	1.93		1.42
1968/69	.013	.013	1.38	1.93		1.61 (Apr./69)
1969/70	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1970/71	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1971/72	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1972/73	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1973/74	.013	.013	1.38	2.30		1.61
1974/75 ³	.013	.013	3.22 (3.86)	.18		1.79
1975/76	.013	.013	3.49 (4.41)	.23		1.97
1976/77	.013	.013	3.72 (5.01)	.276	.55	2.25 (Sept./66)
1977/78	.013	.020	4.10 (5.30)	.276	.92	2.25
1978/79 ⁴	.013	.020	4.60 (5.80)	.35	.92	2.75 (8/78-2.50; /79-4.00)
1979/80	.020	.020	4.85 (6.50)	.35	.92	3.00 (4.00)
1980/81	.020	.020	5.45 (6.50)		1.00	3.15 (4.00)
1981/82	.022	.030	6.87 (7.15)		2.20	n.a. (4.20)

¹ Tariffs effective from beginning of crop year (i.e., August) or from date shown in brackets after tariff.² A new charge, a levy assessed at the primary elevator for removing dockage, was introduced in the 1976/77 crop year.³ Beginning in 1974/75, the handling agreement between the Canadian Wheat Board and the country elevator companies underwent a major change. Therefore, the figure appearing in the "C.W.B. Handling Charge" column covers only those charges associated with administrative services performed by the companies for the Board. This administration fee was discontinued in 1980/81. The handling charges for Board grains, now set by each elevator company within the maximum tariff set by the Canadian Grain Commission, appears in the "Elevation Tariff at Primary Elevators" column. These figures represent the average charge over the crop year for all companies, with the maximum tariff following in brackets.⁴ Beginning in January 1979, all terminals no longer charged the maximum elevation tariff. Therefore, the average charge over the crop year for all terminals is shown, with the maximum tariff following in brackets.

SOURCE: Canadian Grain Commission and Canadian Wheat Board.

1981/82 — Total elevators income per tonne — \$19.59.

	<u>\$ per bushel</u>	
1982	.53	
1983	.56	6 % added compounded annually
1984	.60	
1985	.63	
1986	.67	5700 % increase from \$.03 in 1946 to year 2000 to \$1.71
1987	.71	
1988	.75	323 % increase from \$.53 in 1980 to \$1.71 in year 2000
1989	.80	
1990	.84	
1991	.90	
1992	.95	
<hr/>		
1993	1.01	
1994	1.07	
1995	1.13	
1996	1.20	
1997	1.27	
1998	1.35	
1999	1.43	
2000	1.52	
2001	1.61	
2002	1.71	

10 years

20 years

APPENDIX ' 'TRPT-179' '

House of Commons Transportation Committee,
Ottawa, Canada.

This brief is in support of the Statutory Crow Rate.

My father and mother were pioneers. They raised purebred Clydesdale show horses. We farmed with horses. My brother and I raised beef cattle, then went into a dairy herd. I am now on the original farm home, raising registered grain and farming with my sons and daughters, so you could say that I am speaking from real family farm experience.

It is true--the Crows Nest Pass freight rate should be changed. It should be abolished forever. The farmer pays freight on inputs the same as everyone else. However he is the only one who pays to get his product to market. When the farmer hauls his grain to the elevator, that should be the end of his responsibility. From the elevator to the world market is the responsibility of Canada. We contribute 6.3 billion to the balance of trade. This is a large contribution for 5% of the population.

As a Canadian citizen, I have two concerns that I would like you to consider:

(1) I believe in a democratic country. When travelling through the prairie provinces with the white crow campaign, we received 15,170 signatures with a dollar donation to reject the Pepin Plan and to maintain the present Statutory Crow Rate.

Letters to Mr. Pepin were in the ratio of 500 to 1 in favor of maintaining the present Statutory Crow Rate.

There is a 75% majority in the grain growing area in the west who wish to maintain the crow rate. This group have pressured the government with letters to the House of Commons, the Crow Train, the White Crow petitions and lobbying.

What else is necessary to have our democratic rights upheld? Even if farmers are only 5% of the population, we should have the right, in a democracy, to have some control over our way of life. If we are always overruled, more drastic measures might be taken; for this unrest breeds uncontrolled demonstrations, separatism, even communism. It would be a tragedy if in future Canadian history it read--'Revolt and bloodshed'--because the democratic right of food producers was ignored.

I love democracy. Let Canadian farmers enjoy their way of life and produce that renewable resource--food.

(2) The other concern is the stress caused by the financial squeeze--stress on farmers and their families. At the present time, farmers are producing as much as they can, using all modern practises. Even so, they are financially falling behind. In the last two years, the price of grain has fallen drastically while farm inputs have been climbing. There have been increases in fuel, fertilizer, sprays, machinery and parts, and farm taxes. We would be very happy to have been on six and five; but we are on a minus ten and twelve. The farmers and their families are working harder and putting in longer hours to stay viable. Younger farmers and their wives are forced to take part time jobs off the farm to subsidize their farms. There is the constant threat of having just one crop failure, which would put a lot of farms into receivership.

In the last ten years, young people have come back to the farm. If the cost price squeeze continues, or worsens with the loss of the crow rate, they will not be able to continue farming. Canada should not lose this young, community minded food producer. Social problems will result.

Loss of the crow rate could be the straw that breaks the farmers back. This could trigger the worst depression Canada has ever seen.

In conclusion, I would like to say "Canada has an abundance of the two most important products in the world--water and food. Therefore let us move agriculture up to where it belongs--number one on the priority list.

Victor Murray
Box 149
Young, Sask.
S0K 4Y0

APPENDIX "TRPT-180"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

TO: Maurice Dionne, M.P.
Chairman
Transport Committee

RE: Hearings to be held in Regina, Sask.
Aug. 8-11, brief enclosed.

The CPR in particular has long argued for the repeal of the Statutory Crow Rate provisions. No Royal Commission studying the rail transportation issue has ever recommended that the Crow Rate be scrapped.

The development of the railway system in Canada was made possible only because rail transportation was regarded as essential in creating this nation as we now know it.

The present Crow rates on grain represent the last remnant of that national policy in Western Canada.

Railways have not been able to prove that heavier financial losses have resulted during those periods when heavy grain movement was going into the export market. While a great deal of attention has been directed toward ambiguous loss claims of the railway companies, the economic loss that would be experienced by farmers and the economy in general should the Crow rates be ended has to be the issue to be considered by the present Government of Canada.

Crow rates have assisted prairie grain producers to remain competitive on world markets, therefore contributing substantially to Canada's balance of payments.

The greater issue at stake for the railway companies in seeking an end to the Crow rate is their objective to once again have grain freight rates deregulated. A variable freight rate structure which could result would be a most powerful tool in the hands of these corporate monsters who have their own profit and power interest as their only goal.

This is their "National Dream". They care not for this country's economy or of that of the farmers, but only assisting their corporate planning objective. What is required is greater public responsibility and control in establishing the priorities for the efficient utilization of the system to better serve the national interest.

Therefore it is the responsibility of the Federal Government to commit itself to the existing Crow rate structure in perpetuity.

In order to relieve the burden of discriminatory freight rates assessed against processed agricultural products and the livestock industry in the regions affected by the Crow rate, freight rates be adjusted in order to make such products competitive with the outward movement of grain and oilseeds under the Crow rate.

Railways must be regarded as instruments of national and regional development. If the provision of rail service is to be primarily determined by company profitability, then the future outlook for many rural communities and farmers will indeed be bleak and it is for these reasons stated that I would ask you to implore the Minister of Transport and the Government of Canada for support in maintaining and expanding the Crow rate structure.

I would also like to have you explain the spending of \$350,000 for justifying Jean-Luc Pépin's proposal for Crow change, and why the Gilson exercise, which was an intentional red herring, rather than taking a referendum or plebiscite of western farmers and finding out if they wanted a change in Crow rate structure.

Respectfully submitted

Margaret L. Nedjelski
Box 446
Kelvington, Sask.
S0A 1W0

APPENDIX "TRPT-181"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Box 391
Shoal Lake, Man.
R0J 1Z0

Maurice Dionne, M.P.
Chairman, Transport Committee
Room 261, West Block
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

July 18, 1983

Dear Sir,

Attached is a submission to the House of Commons, Transport Committee regarding the Crows Nest Pass Freight Rates. I intend to present this brief at committee hearings in Winnipeg on August 4th and 5th.

I have previously notified the committee by letter of my intention to attend the hearings and present a brief.

Sincerely

William A. Nicholson
Farmer

A Submission to the House of Commons Standing Committee on
Transportation Regarding the Crow Nest Pass Freight Rates

As a farmer, I wish to express my views on the federal government's plan to scrap the Crows Nest Pass Freight rates. The Crow rate is vitally important to the Canadian economy and should not be altered. Justice Emmett Hall clearly defined how much was at stake when he stated "If once tampering with the statutory rate is accepted or condoned or as an item on the bargaining table, all will be lost. For once the subject is on the bargaining table it will be only a matter of time until it is lost, step by step. There is no position to take except to adhere through thick and thin that the Crow Rate is not bargainable".

The legislation proposed guarantees railway profits but guarantees farmers nothing but immediately and continually increasing freight rates. The costs to farmers are staggering. In my own farm operation, using federal government projections, freight charges would amount to an additional \$16,000 annually by 1990 at 1982 production levels. I simply cannot afford to pay increased freight rates. The loss of thousands of dollars per year per farmer means that families will be denied luxuries and necessities, farm equipment cannot be replaced and many will be forced out of business. This economic hardship does not end with the farmer.

It will spread through rural communities, agriculture related industries and services until the entire country feels the effects. A community similar to my own could lose \$9.2 million in ten years, in Manitoba a loss of \$500 million in ten years and, across the prairies, a minimum of \$600 million annually by 1991, based on the government's own projections of freight rate increases. These vast sums leaving the Prairies to fill the coffers of the CPR and CNR can only result in the loss of family farms and employment, disintegration of rural communities and depopulation of rural areas.

The supposed benefits of Crow changes, increased livestock production and food processing industries in the west are based on the premise of reduced farm gate prices for Crow grains caused by escalating freight rates. Since we have been assured that no gains in livestock markets will be made at the expense of Eastern Canada, one must ask where this huge increase in livestock production will be absorbed. Note that some 55 grains and grain products travel on the Crow rate, including flour, yet the western flour industry has practically disappeared despite the freight rate advantage. The promises of economic diversification are unlikely but even if they did occur, a buildup of the livestock and processing sectors on the backs of grain producers by depressing grain prices (already below the cost of production) cannot result in long term stability of the industries.

The endless argument over the payment of the "Crow Benefit" to producers or railways or both, is academic to the majority of producers since the money ends up in the railways pockets anyway.

However, the "pay the producer" or "freedom of choice" plans would mean the only producers to benefit from a grain freight subsidy would be those who did not ship grain, a solution favourable to only a tiny minority of producers. Such a plan would be an administrative nightmare, would invite corruption and be politically vulnerable as an agricultural subsidy rather than a transportation subsidy.

The proposed legislation leaves the door open for variable rates, allowing the railways to determine the configuration of the rail network and elevators system. (As Emmet Hall said, step by step all will be lost). With the abandonment of rail lines and elevators, rural communities disappear and grain transportation costs are shifted from the railways to farmers as increased trucking and on farm storage costs and to provincial and municipal governments to maintain heavily travelled roads. Variable rates could bring about the collapse of the prairie grain handling co-operatives since massive cessings of prairie elevators would be advantageous to multinational grain companies such as Cargill.

At the same time as the government is planning the destruction of the Crow rate, they are taking aim at the Canadian Wheat Board. The proposed legislation includes a central co-ordinating agency that will erode the authority of the CWB and reduce its effectiveness as a selling agency. The CWB is the most valuable institution the grain producer has and we cannot allow its role and the orderly marketing system to be sabotaged.

The Snavely Report is the basis for the government's determination of the Crow Benefit and of railway costs, yet it is dismissed as fiction by almost everyone else. The government's concern for the financial success of CP shareholders **does** not seem to be matched by any concern for the farmer's economic well being. Farmers will be forced to pay freight rates based on the Snavely methods of allowing a 20.5% return on taxpayers investments and even on capital that was not invested by anyone. With methods such as these it has been estimated that grain traffic will provide virtually all of the railways capital requirements while making up only 9.5% of car loadings. In addition the railways declare that the taxpayers must continue to supply hopper cars.

There is no doubt that improvements to the rail transportation system are needed but any improvements can be made with the Crow rate in place. Something as critical to the economy of a nation as a national railroad should not be operated with the sole purpose of producing profits for shareholders. CP rail should be nationalized and operated together with CN to provide a rail system to serve the best interests of Canadians. The entire CP empire has grown from public funds and grants. We have already paid for both railways, we might as well own them. At the very least the government should demand an equity position for further investment of public funds in CP rail.

The importance of the Crow rate to prairie farmers and the trade surplus Canada enjoys from grain exports cannot be overstated. The Crow rate is a part of the political foundation of the country that is as significant as the building of the National Railway and Confederation itself. It was needed to offset the difficulties in exporting grain from the land locked prairies and to protect farmers from the monopoly power of the railroads since they had no control over the price of their products. The reasons for the existence of the Crow rate are as valid today as they were in 1897.

Thank you for the opportunity to present my views to this committee.

Presented by:

William A. Nicholson, farmer
Box 391
Shoal Lake, Manitoba
R0J 1Z0

APPENDIX ' 'TRPT-182' '

Box 111,
Aneroid, Sk. S0N 0C0

Maurice Dionne M.P
Chairman Transport Committee,
Room 261 West Block,
House of Commons,
Ottawa, Ont.
K1A 0A6

Honourable Members of the Committee:

It is not my intention to dwell on the philosophical reasons for retaining the Crow Rate but rather point out my own circumstance and how any increase in grain transportation cost by rail will adversely affect the longevity of our family farm.

Obviously the Committee will have at its disposal, detailed average farm, input cost but I will point out to you five input costs and the per cent increase.

	1981	1982	%	1983	%	% inc. 81-83
24D Ester (20 litres)	\$66.00	\$72.00	9%	\$84.50	17.4%	28%
Cult. shovels	\$ 7.50	\$ 8.10	8%	\$ 9.50	17.3%	26.6%
diesel	27.5¢/l	32.2¢/l	17.1%	36.3¢/l	12.7%	32%
gas (no Prov. tax)	29.4	34	15.6%	38.1	12.1	29.6%
Propane	19.4	23.9	23.2%	26.9	12.5	38.7%
						Av. 31%

These items were all purchased from the same source and are competitive prices.

Note that these basic input costs have increased by an average of 31% in two years. But the revenue side has gone down by almost the same percentage making cost-price gap open by leaps and bounds.

The initial price for No. 1 Amber Durum in 1981 was \$227.85/tonne, in 1982 it dropped to \$163.82 or 28% and the initial price for 1983 is \$152.50 or 7% decrease from 1982 or 33% decrease of 1981. While these are initial prices only these are the figures we use to budget by. We can never be sure of a final payment. This is the cash flow revenue we must work with as quotas are allocated. foma; payment for 1981 was a sickening 58¢/tonne and 1982 \$25.84/tonne with no hope of a final payment for this year.

The argument can be made that the government can't control farm input costs but the increase in rail rates for grain is the issue before the Committee now and the government CAN control that segment of farm costs. Any increase in rail rates will adversely affect our small family farm and, if the Pepin Plan is proceeded with, within 15 years it will be the rail rates for grain that will sound the death knell for our farm and our way of life.

I plead with you not to make any changes to the Statutory Grain Freight Rate.

Sincerely,

(Original signed by)

Allan R. Oliver

APPENDIX "TRPT-183"

A Submission to the Standing
Committee on Transport
with Respect to:

Bill C-155, An Act to Facilitate
the transportation, shipping and
handling of western grain.

Submitted by: David Orlikow, M.P.
Winnipeg North

July, 1983

First of all, I would like to thank the committee for the opportunity to appear before it in this, the series of public hearings it is holding across Western Canada. Given the importance of the Crow's Nest Pass rate to the economy and people all over western Canada, it is significant that members of our party on the Transport Committee and through the debate in the House of Commons were able to initiate this series of public hearings. I have spoken in the House of Commons on this matter and now very much appreciate the opportunity to address the Committee on the matter in my native city, Winnipeg.

I come here as the elected representative of the constituency of Winnipeg North, an area of this city which is home to several thousand men and women who have spent much of their working lives in the employment of CPR and CN. If I considered for a moment that the legislation before the Committee would benefit to a significant extent the thousands of railway workers in my constituency, I would wholeheartedly endorse it. But, in a careful consideration of Bill C-155, the bill which aims to abolish the preferential grain shipping rate which was a benefit allowed Western Canada and remains a pillar of the western economy, I have come to the conclusion that the government is removing a historical benefit and substituting little in its place.

This bill serves neither the farmer nor the railway worker. It is based first, last and foremost on the corporate considerations of the railways and can only be completely

understood as such.

The Crow rate was part of a historical agreement made between the central government and the CPR syndicate. The CPR promised to "thereafter and forever efficiently maintain, work and run the Canadian Pacific Railway", and in exchange was given 36 million acres of land including timber and mineral rights and millions in cash grants which have a present value of \$13.5 billion. The land and timber and mineral rights have now been transformed by the CPR into a massive nation-straddling corporate empire. The mineral rights obtained in this deal included the rich Cominco Mines at Trail B.C. which, over the years, have produced hundreds of millions of dollars for CPR. CP Enterprises has expanded to include all facets of real estate, shipping, service industry, and commerce. Now the Liberal government, at the behest of the CPR and its corporate cousins, demands the abolition of the Crow in exchange for a promise from the railways to expand and upgrade a railway system they themselves have allowed to atrophy.

I would like to suggest that a deal is a deal. If the Crow rate is to be abolished and the cost of new investment in the railway system based on the increase of the freight charges to farmers, a very good argument exists for reviewing all the terms of the agreement. If CPR wants out of the statutory freight rates then they should be prepared to negotiate some of the benefits they were granted in the bargain and which have served to fill their coffers over the

years.

In attempting to develop their economic base, countries have customarily offered domestic industries protection from foreign products by using tariffs and duties. In Canada, we have followed this route. In many of the under-developed regions of our country, the federal government offers economic assistance grants in order to stimulate commercial activity. Corporations across the country enjoy preferential treatment through the tax system on the understanding that such treatment encourages investment and increased economic activity. The Crow rate for grain shipment is an attempt to stimulate the Western grain economy by assisting farmers in overcoming the obstacles that geography has imposed. The railways have been well paid and have accumulated vast fortunes on the benefits they obtained in their original bargain with the government and the Western farmer has, as a result, enjoyed a subsidized freight rate. The government now proposes that the farmers lose this benefit, but that the railways continue to enjoy their privileged position. The government would not consider abolishing all tariff protection for Canadian industries tax. Why should the Western farmer be sacrificed?

Bill C-155 hits first at the farmer, the mainstay of the Western economy. It means that the standard of living of farmers across the west be significantly lowered with a consequent negative effect on many small outlying communities. The official justification for this change is that the railways of the west are very much in need of massive

updating and modernization and this kind of updating cannot be carried on while farmers benefit from the Crow rate. Between now and 1990 under the provisions of this bill, the cost to farmers for shipping their grain will increase by 400% or about \$1 billion. In many industries such an increase in cost would be passed on to the consumer. In this business we all know that Canada competes in an international market where competition is tough. Many of our competitors such as Argentina do not have the massive geographic barriers which are a Canadian reality. As a consequence, the loss of the Crow rate will mean that Western farmers accept a drop in their income in order to remain competitive. What this in turn means is that the inputs to the farm economy, the farm equipment and parts, consumer appliances, building products and retail goods, many of which come from centres such as Winnipeg, will be reduced. One cannot remove a weight from one side of the scale without a drop on the other side. Years ago, the fathers of Confederation saw the need for a national railway to unite the nation and allow the wheat production of the West to be brought to ports for sale on the world market. They did so recognizing the massive barrier of geography imposed on the Canadian state and the necessity of overcoming this barrier. The Crow's Nest rate is the way that they devised in their wisdom to overcome this barrier. Today, just as the barrier of geography remains in place, so should the crow rate. In the United States, there exists an appropriate analogy to the situation in Canada. The Mississippi

river system moves much of the agricultural production of the American west destined for foreign export to ocean ports. The river system is subsidized in its operation by the U.S. government and hence offers a subsidized service to Western American farmers.

The government in the course of this debate has attempted on more than one occasion to draw a false distinction between the interests of Western farmers and Western rail workers. No such division exists nor should it exist. In studies that the government itself has carried out, it has been projected that rail shipment of grain, lumber and minerals will in the next decade increase dramatically. Potash shipments will increase 150%, coal by 400% and sulphur by a significant amount. The need for railway upgrading and modernization is not questioned. The question is, will it be done on the railway's terms or on the basis of regional and national need. The railways have promised that passage of Bill C-155 will mean \$16 billion in investment in the rail system. Such impressive numbers have been used by corporations before in wrangling concessions for mega-projects which were never built. There are no guarantees for workers in the CPR plans, although we know the railway system needs the work. In the last year, several thousand CPR workers in my area, workers who have been employed by this company 15 to 25 years were laid off for periods up to 12 weeks. Many of these workers question the company's intention to carry out this massive investment.

One question that has not been addressed is where will the investment be made? Will the farmers in Western Canada lose the Crow and Winnipeg workers jobs as railway improvements are focussed west of Edmonton and Calgary and the ports of Churchill and Thunderbay ignored or downgraded?

Bill C-155 is not the answer to the grain transportation problems of Western Canada, it is more exactly a response to the corporate priorities of the CPR and CN. The government in the 1980's must abandon its tactic of throwing hundreds of millions of dollars to the CPR and receiving nothing in return. Public investment in the CPR must become public equity. Corporate decisions for the railroads investment must have public input and the Western farmer must be allowed to continue benefiting from the Crow rate, a freight rate which the people of Canada have bought and paid for.

APPENDIX "TRPT-184"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

Gerard Pikula
1-19 - R.R.#1
CANORA, Sask. SOA 0LO
Phone 563-6215

Dear Mr. Maurice Dionne,

The following may or may not give you reason to allow me to appear before the hearing on Bill C-155 in Regina. However I feel that I'm directly involved with the proposed legislation.

I am a third generation farmer in the Canora, Saskatchewan area. My grandfather came to this country to homestead in 1902. He brought his wife from the wretched and troubled Ukraine to make himself a new life. He worked hard and through years cleared the land of forest by hand and raised and educated his family in the best way he knew how. In the 1940's he purchased another quarter section which he also broke with the help of my Dad. They still had no modern equipment - just horses, determination and fortitude.

My grand-dad was not only a good provider for his family - he was also very involved in making Canada a better place to live. He was instrumental in setting up the first rural telephone company in the area. He worked in promoting the Sask Wheat Pool in its beginning and he never turned a stranger or friend away for any reason. He realized that if we want to survive we will have to work together and listen to the needs and wants of the other fellow.

When my Dad took over the family farm some things were getting better and a lot was getting worse. The war was on. There were shortages of manpower, rationing of goods, and generally uncertain times. Hired men were no longer available and he soon had to make his first tractor purchase.

That tractor was a Ford 9N (35 H.P.). It came with a plow and seven foot cultivator. From then on farming was never to be the same again. Total price for that first tractor was \$800. The price of wheat was 50¢/bushel, the gallon of gas was less than 12¢/gallon. It still took my Dad 2½ years to pay off the tractor. That tractor is still being used as a chore tractor to this day.

My Dad who is 68 also was no person to take anything for granted. He was and still is active in a lot of volunteer work that is so much a part of the fabric that keeps our rural communities alive.

I can recall my Dad going to several meetings every week. There was the telephone company, the School Board, the Wheat Pool and many, many others. My Dad never complained, he let his conscience guide him when it came to the benefit of the community, his neighbors and his family.

As busy as my parents were in raising and educating six children they still expanded their farming generation from 2 to 4 quarters. Not a princely empire however enough to keep the family well looked after.

I'm proud of my ancestral background and realize that what they put back into this country can never, ever be fully appreciated.

We take for granted that the governments were responsible for the improvements but the real fact is that governments take over from those who so wished to make Canada a better place. And that is good for we now have a standard of living that can outlast just one generation.

However I can not sit back and watch our elected officials ignore the fact that they still have the responsibility to the citizens to maintain this standard we have achieved. Our rural life style is falling apart. Farm bankruptcy, foreclosures, and the almost lack of pride in what is and should be an honourable profession, if only to ourselves.

Since taking over the family farm in 1977 I've been doing my best to be a good citizen. I thrive when I feel that I've accomplished something; be it either, getting the crop in the bin, finally paying the fertilizer and fuel bill or being able to take my wife out for a rare "night on the town". My wife incidentally works with me on the farm and also holds a job in town to help pay the mortgage.

As of yet we have no family and as with us and a lot of my neighbors we are hesitant to start a family. The reason of course is economic.

I know that you are aware that new, virgin, land is no longer available for the asking and that any land for sale that comes from a retired farmer or disgruntled farmer is not economically feasible with the high cost of purchasing and operating it in relation to the very low return on our market tables.

We also know that the agricultural business is forever bombarded with so called government experts who claim all we have to do is keep a sharper pencil and become more efficient. But the truth is, we are not running a government farm with unlimited resources and credit. We are running a family farm, a family business that we want to be carried on hopefully to our sons and daughters.

No one ever told my grandfather that coming to Canada to grow wheat, barley, oats, livestock, clear land and raise a family was going to be easy. No one ever had to tell my Dad that farming was not going to be a piece of cake.

I know full well that when I decided to take over the family operation, I too, made a choice that was a lifetime obligation.

And I resent the fact that now, some top heavy government people decided along with some high profit minded entrepreneur that business profit not, a sense of values and concern for our citizens, is more important.

The farmers in this country can not bend over any more to satisfy the greedy lust of the very unconcerned corporate wealthy.

A pact was made; and I won't go into the details of it, to insure that settlers and their effects would have some incentive to settle this once very sparse land.

It was an amiable situation, "you help me, I'll help you, we will work together to help the needs and wants of the other fellow".

It now appears that all the settlers did was lay a human bridge to the west coast for the railways and now that bridge is no longer required because the profits to be made by using it are not as great as the profits wanted by the railway.

Call it what you want but I would think it falls short of blackmail.

An arrangement was made by the governments and railways to last into eternity. How can one forego little or no profits in one sector when he has the rest to fall back on? (coal, oil, real estate)

The comparison that the railways use on the Crow Statute could also apply to the farm.

Let's say I broke up my farming operation into several subsidiary companies

my seeding company	- loses money
my spraying company	- loses money
my tillage company	- loses money
my harvesting company	- loses money
but my marketing company	- makes money

Should I then demand cheaper seed and fertilizer, cheaper herbicides, cheaper fuel, cheaper machinery cost or should I demand high prices for my market tables?

Obviously that is where the profits are to be made and obviously that is the subsidiary company that must strive to make enough to cover the losses from the others.

The government doesn't pay the fuel bill for us, the government or the railways don't pay for my seed and fertilizer and the railways certainly don't pay my machinery costs or repairs.

I find it strange indeed that the railways even have the audacity to expect the already financially stressed agricultural community to dish out more to bail out even one loss for them in their operation, if it really is a loss to start with. Unless they have some other motive to all this madness. A motive which would be highly speculative to say the least unless once again, the government and their "top heavies" know something that is more akin to their corporate wealthy than their insensitivity to the very fabric of the family farm.

I plead with you people, here, to take a close look at what may come of the Bill C-155.

If you in all sincerity see that the only way to keep all sectors in this affair even moderately happy is to pay the railways then please do satisfy those enormous corporate "cry babies" but do so with the frankness that they so need to mature into good corporate citizens of this country.

Do so by acquiring equity in amounts paid to them from their less than humble beginnings to the amounts that will be handed over to them in the future.

As a grain farmer I'm forced to sell my grain at what is lately been a terrible loss. I have a very clear picture of what my farming operation should be doing. So did my banker.

However unless we farmers see positive steps from the government to understand our plight I can see nothing but trouble and strife in the future.

A deal is a deal and we can not take anything less without severe consequences.

Lets not do something to the farming communities which we will forever regret.

I thank you,

Gerard Pikula

APPENDIX ' 'TRPT-185' '

Swan River, Manitoba

July 13, 1983

To the Transport Commission:

This is a request on behalf of the people of this area--farmers, business people and professionals--to maintain the statutory Crow Rate in the transportation of grain. My reasons are varied and from many perspectives.

First, let us examine the historic background of the statute. A bargain was made between the people of Canada on the one hand and C.P.R. on the other.

Any bargain must have two participants. In this case, the farmers of Western Canada received the right to ship grain at a given rate to be maintained in perpetuity. On the other side, C.P.R. was given large grants of Canadian farm land, mineral rights and much more.

C.P.R. has grown into one of the largest multi-national corporations in the world. It has expanded into mining, smelting, airlines, shipping lines, manufacturing, hotels, condominiums, and shopping malls. All this was built on the assets acquired under the statute.

When, under pressure from C.P.R. and others, the Canadian government decided to change the Crow agreement, it should have bargained for a reasonable exchange.

When two individuals decide to re-negotiate an agreement, all factors are placed on the bargaining table--the benefits to the people on one side, the benefits to C.P.R. on the other.

Instead of bargaining for the people of Canada, the government simply said, 'The farmer must pay more.' What did the Company place on the bargaining table--nothing! By now, C.P.R. has broken its holdings into many separate operations, each with its own corporate name and structure but all started from its assets received under the statute.

Instead, the Canadian government chose to give Prof. Gilson the task of coming up with a solution. It was a foregone conclusion what his findings would be because he was told simply to change the Crow Rate.

Now we find that the Pepin proposal states that the farmer will pay more and some sort of subsidy will be paid to someone. In other words, the Federal Treasury will subsidize the railways with no proof that C.P.R. is losing on

its grain shipments, not to mention its increase in profits from all its other branches.

The National Farmers Union and the Prairie Pool Elevators have opposed the changes. On the other hand, the Commodity Exchange and Cattle Producers have lobbied for these changes.

I can understand the Commodity Exchange's reasons because their expressed objective is to abolish the Wheat Board and put all grain sales on the open market to the detriment of the farmers of Western Canada and consumers everywhere.

It is more difficult to understand the Cattle Producers position. In the short run, they think they would benefit from cheaper feed. However, if the Crow Rate is abolished, much land now producing grain will simply not be able to sustain the increased cost. Farmers would have no choice but to turn to hay production and to increase cattle herds. The result of that would be a flooded beef market depressing the price of beef. They have allowed themselves to be brain-washed into thinking it would be to their benefit but this is not so.

Neither would the lower price of beef help the consumer in the long run. The next stop in this scenario would be that many cattle producers would find that they could not survive. As a result, the cost to the consumer would rise again because of a beef shortage.

Let no one be deceived. The C.P.R. successfully brought enough pressure to bear on the Canadian government to change the Crow Rate. The farmer will pay, C.P.R. can ship coal out of its Revelstoke fields for free.

Farmers cannot stand the increased cost of transportation. They are now competing on world markets which are heavily subsidized by governments of other countries. It would mean farms would be abandoned to large corporate operations. Towns and cities of Western Canada would lose the service industries which sustain them.

For the good of the Canadian people, East and West, this statute must be maintained. Let us not have cause for disunity in our country.

Respectfully submitted--Joan Price

(Original signed)

APPENDIX 'TRPT-186'

Beechy, Sask.
July 14, 1983

Chairman of Transport Committee

Dear Sir

I wish to give some of the results of what would happen to producers of grain and services in the area which we live if producers were to pay more to move grain to export position.

I have two sons that have just started farming in four to ten years and due to high cost of producing grain because of high fuel, repairs, chemicals, machinery, taxes, living and land and interest they are very hard pressed financially having to operate on credit and if this trend keeps up with no control on prices on farm input they could lose everything, now the price of grain has dropped and if cost of shipping by rail is to go up it will be a sure thing to bankrupt. This does not apply to just my sons their cases like this is pretty well general for people that have began farming in the past one to twelve years.

Railroads have been making money on the overall basis and should not take certain commodities as grain to claim taxes. The Crow agreement was an overall deal if the government gave them money, land, minerals, timber and tax exemptions, etc. they the R.R. would move grain at the now present rate.

And I feel is the Crow rate is broken the R.R.s C.P.R. would be responsible to give back all these things that they got through the agreement.

I would suggest to nationalize C.P.R. as the people of Canada have well paid for C.P.R.

I would like the committee to take a very serious look at the whole thing before making any decisions.

Yours truly,
Norman Nelson
Box 118
Beechy, Sask.
SOL OCO

APPENDIX "TRPT-187"

PRESENTATION TO THE TRANSPORT COMMITTEE RE BILL C-155 BY KENNETH SIGURDSON, MANITOBA POOL ELEVATOR DELEGATE.

I welcome this opportunity to meet with the transport committee and express Pool members concerns of the Federal government's attempt to dismantle the Crow Rate.

STUDIES

Numerous studies and Royal Commissions have studied, reviewed and analyzed the Crow Rate the latest being the Hall Reports which could be described as a blueprint for prairie agriculture. Every major farm organization as well as the four western provinces all agreed with the basic Hall Report recommendations. If the federal government was sincere in its search for a consensus it would have supported the Hall Report. They didn't support Hall because it didn't give the railways the kind of control of the system they wanted even though compensation was offered. Since that time we saw the creation of the Prairie Rail Action Committee completely undermining Hall Recommendation of a Prairie Rail Authority. We saw the Neid Report overturn some of the PRAC recommendation. In 1977 Carl Snavely did a railway costing which he updated in 1982, even though he stated he deliberately overestimated many of the costs, it became gospel. The Pepin proposal of Feb 28, 1982 inflated Snavely's figures, Gibson inflated them even further and we saw the latest Pepin Proposal inflate them even further. Clearly the federal government wants to give the railways money and has used the Crow Rate as an excuse to do that.

We have seen the parent Pool companies coerced into participating in the Gibson sham and several other kangaroo committees set up by Transport Minister Pepin.

Conservative transport critic Don Mazankowski and the conservative caucus have betrayed their farmer constituents by

1. Having Bill C-155 pass second reading.
2. Proposing a so called "freedom of choice" option. Freedom of choice is a catchy phrase, however the choices given by Mazankowski is like giving the condemned man the choice between hanging and the electric chair. Mr. Mazankowski should know that farmers are too clever to play in a game where the only decision made by the players was what colour of uniforms they wore.

IMPACT ON FARM AND COMMUNITY

While the federal government has went to great lengths to plead the railways case nothing has been done to examine the impact on farmers. What impact studies has the federal government done? On Nov 25, 1981 the Hon. Hazen Argue stated "As a Minister involved in cabinet discussions

on the subject, I am taking a very close look. I strongly suggest that you take a close look, I don't intend to let the wool be pulled over my eyes and I don't believe that farmers can afford to have it pulled over theirs." By 1990 under the Pepin proposal or scheme Manitoba farmers will have paid an extra 430 million in freight costs. John Twigg writing in Saskatchewan Business and John Twigg is the financial editor of the Regina Leader Post states that the Pepin proposal by 1990 in terms of higher costs will have the same economic impact as removing Oil and Potash from Saskatchewan. By 1990 nearly 1 billion will be removed from the prairie economy. Certainly that 1 billion will have an extremely negative impact on production and Canadian farmers will contribute less to the Canadian economy in terms of balance of payments. For this 1 billion dollars annual legacy to the railways farmers will be asked to develop a costlier centralized system, a system built around inland terminals and unit trains. Section 45(1) gives the railways power to establish variable freight rates. Additionally the powers of the G.T.A. Administrator undermine, weaken and spell the demise of the Canadian Wheat Board.

In the April 21 Edition of the Western Producer, Carl Snavely states "I think there will be changes in the structures of the grain handling system." It happened in the United States. I'm not in a position to say that is good or bad but that is where technology is leading us. Snavely said the National Farmers Union which strongly opposes freight rate change is the Canadian farm organization with the best grasp of implications of Crow change.

"The N.F.V. sees the problem very well" said Snavely. "Their policy is to save the family farm. I sympathize, but technology is against the family farm so some family farms will be destroyed while others will adapt and come back." Family farms will be destroyed what more can be said.

Views of farmers - Consensus

During the whole process since the Hall Report farmers views have been ignored not only by Pepin and the federal government but also by Pepin and the federal government but also by the Pools themselves. The following four resolutions were passed by 4 of the 5 sub districts in district 7 of Manitoba Pool Elevators (enclosed). Recently I read where 39,300 people had sent in petitions, letters, etc., to the transport minister for retention of the Crow Rate while only 69 had asked for change. Could it be that transport minister Pepin does not believe in democracy.

No one can tell me that with all of the power that's vested in the federal government that the Crow Rate can't be maintained and at the same time the rail system upgraded. The farmers believe there is an overwhelming consensus and that is that the Crow Rate remain as the historic right of western Canada.

Respectfully submitted by

KENNETH SIGURDSON

Cormack, McTaggart	Director	Secretary at: Makaroff
Fraser, Strath	Fieldman	Roblin
Arason, Norell, Winters	Delegates	- 2
Doull,	District Mgr.(s)	- 1
Sokolowski	Asst. Dist. Mgr.(s)	- 1
Johnson, Dilworth	Elevator Mgr.(s)	- 3
S.D. Chairman	S.D. Secretary	-11
	TOTAL	-29

COUNCIL MEETING

SUB-DISTRICT 703

February 1, 1982

RECEIVED FEBRUARY 8, 1982

Meeting of Sub-District Council 703 was held on Feb. 1, 1982.

Harlow-Johnstone: "That the minutes of council meeting of Dec. 7, 1981 be adopted as read." Carried

Wenner-Harlow: "That Len Maiers be paid \$8.82 for crests for hockey sweaters." Carried

Johnstone-Wenner: "That we pay W. J. Arnott \$3.65 for postage and phone calls for local committee." Carried

Correspondence was read up to date.

Johnstone-Harlow: "That we place a quarter page advertisement in the Goose Lake High year book for \$30.00." Carried

Jim Bray was called on to give his report which included a report on the company operation. Jim reported a loss of approximately 500 cars due to penalties. Producer cars are up considerably over last year, quite a large number are for rape. Fertilizer sales are up compared to the same period last year. Seed sales are also up. Farm Bureau structure was outlined briefly--members felt we would want to know more about the proposals.

Harold Wenner gave a delegate report.

Harold reported on a Co-op futures directive meeting which will be held in Roblin on March 1st, 1982 starting at 9:30 A.M. - 4:00 P.M.

Arnott-Wenner: "That we contribute up to \$50.00 to defray expense of conducting a Co-op futures directive meeting." Carried

Correspondence regarding Crow rate was given by Harold.

Johnstone-Harlow: 'That our Council go on record as being violently opposed to any increase in freight rates be charged to the farmer, and that no change be made to our statutory 'Crow Rate'.' Carried

Delegate courses were also outlined which will be held in March.

Johnstone-Harlow: "That we approve the requisition for payment of
councillors fees and honorarium for a total of
\$731.75." Carried

Harlow-Arnott: "That we decline any further donation to Minor Hockey as per request, at this time."
Carried

Members in attendance were Werbowetsky, Johnstone, Harlow, Lovas, Wenner, Arnott and also Jim Bray.

‘W. J. Arnott’,
Secretary

Sub-district Council 701

Be it resolved that sub district council 701 Manitoba Pool elevators declares that the statutory Crows Nest Pass Rates are not bargainable and that we affirm these rates are the historic rights of western farmers and western Canada

meeting March 30, 1982

mover Kenneth Sigurdson

seconder Don Brown

Sub-district 702 Meeting March 29, 82

Whereas the economic effect of any change to the rate of shipping grain would be disastrous to the farmers and community and

Whereas the railways have been adequately and handsomely paid for hauling our grain and that the historical Crows Nest Rate was enshrined in law, and was one of the reasons for the growth and development of Western Canada economy.

Therefore be it resolved that we in sub-district 702 of M.P.E. oppose any change in the amount of money that farmers pay in hauling grain

mover R. Vopni

seconder R. Zlachtycy

carried unanimously

Sub-district 704 March 24, 1982

Be it resolved that the Crow Rate be reatined as is non negotiable
mover Max Los
seconder John Makowski
carried

APPENDIX ' 'TRPT-188' '

Presentation to Standing Committee on Agriculture

Dear Sirs:

In presenting this brief I am giving my own views, as a farmer, on the transportation issue--and I feel these are shared by many of my neighbors.

Recently, many of us received an elaborate brochure from the Hon. Mr. Pepin's office, outlining his views on Crow Reform. I describe that brochure as one of the greatest ' 'Fairytale' ' to come out of Ottawa. It is built on suppositions, many of which are contradictory. The main assumption, of course, is that a greatly expanded railway system spells prosperity for the Western Farmer. --' 'Make the railways prosperous and everything will fall in line' '. As a farmer, I would say that a better transportation system, although necessary, does not guarantee prosperity to the farmer. We are too vulnerable to the World Market. I can remember selling wheat for .40 - 50¢ per bushel. The President of the Palliser Association says we can overcome the shortfall by growing twice as much. What makes him think the market will always be there? If the cost of shipping a bushel of wheat should go to .60¢ and later on .90¢ a bushel, along with the other added costs, how long will we be in business?

The Pepin Proposal would have the Crow Gap payment go to the Farmer rather than the Railway--a clumsy and costly way of subsidizing the railways, in my estimation. He would turn what was supposed to be a transportation subsidy into an agricultural subsidy. Much of that money would never find its way back into the transportation system.

It is estimated that only 22% of the total freight through the mountains in the future will be grain, while that only accounts for 13% of the total workload. Why shift so much of the load onto Agriculture just to facilitate greater export of coal, potash and sulphur? We have been able to export the bulk of the grain we can sell so far. If greater capacity is needed for other products, the responsibility should be elsewhere.

In all the plans for an updated railway system nothing has been worked into the plans to upgrade the Churchill line. There can be a direct saving by that route and we should include the Port of Churchill in any plan.

With all the public money going into the Transportation System we still do not have an any equity in the C.P.R. We are building road beds, bridges and rolling stock to the tune of millions. Why not have an equity in the system and command performance? Our two systems could then be fully integrated for better service. My idea of a transportation system is one which serves the people in remote corners on branch lines, as well as those

living on the main line. It is an inheritable right given to people who settled this country.

It would seem, by reading the Pepin Plan, that the door is left open to a variable rate structure. Such action would spell disaster to rural communities and add heavy costs to the farmer, who is forced to haul his grain long distances, eventually, and also to the municipal taxpayer and Provincial Governments in the upkeep of roads and highways. There is altogether too much heavy traffic on highways as of now.

The Railway System was built to tie the country together from East to West. If the Pepin proposals are adopted, you could, in time, see grain moving South down the Mississippi.

While encouraging all-out production a cap is put on subsidy over 31 million--one contradiction.

More feed grain will be fed on the prairie and greater livestock production will come about. The U.S.A. is our only export market and it won't absorb too much.

An expanded oil seed industry is also visualized. True, we have a good market in the Orient--but even with present production, we have crushing plants closing up or slowing down.

Personally, I wonder if this all-out production, which is being advocated, will not be at the expense of soil fertility in the long run. A statement recently from the University of Saskatchewan, speaks with alarm at rapid depletion in level of nitrogen in soil as compared to earlier years.

'The Crow Nest Rate' was a hard won agreement our Fathers fought for in exchange for a very valuable subsidy given to the C.P.R., as well as huge tax free land grants and mineral rights when the railway was first built. No one will ever know how much revenue was generated by this agreement, over the years, the C.P.R. If the Farmer got a good deal--so did they. It put the grain grower in a better position to compete in the World Market, and has been a big factor in maintaining our balance of trade. In my opinion, to adopt the Pepin Plan now would spell disaster for Canada.

(Original signed by)

William D. Sloane

Box 16,
Clearwater, Man.
ROK OMO

APPENDIX "TRPT-189"

(HANDWRITTEN LETTER)

We must keep the Crow Statute for the survival of the family farm and small farms and business of rural and urban centers.

(Example) My home town Ethelbert we produce and ship about 1,000,000 bushels of grain.

Crow rate 21¢ per bushel = \$210,000

None Crow rate = 5 x crow = \$100. per bushel = \$1,000,000

result \$800,000 or more will be extracted from a community centre of approximately 1500 people.

We are losing our economic base and population. We cannot allow this to happen if we have enough common sense to read the devastation result.

Many small town and rural areas will simply disappear. There is already evidence of large farm failure even at present rate.

The Crow is the last cushion agriculture has. If the Crow is allowed to be sacrificed because of bad judgment agriculture (back bone of Canada) will be extremely weakened.

Result rural population

There will be no economic boom as (Minister of Railways) Pepin expects. But we will have millions more unemployed as agricultural base weakens. Purchasing power died it will not only be bad for the West but all of Canada.

As large sums of capital are extracted from farm communities it will kill our purchase power. Result - large lay off in Eastern Canada where the manufacture base is. Millions will be unemployed. Where is the economic benefit of changing the Crow? For the sake of our economy, for God's sake and more so for the sake of this country do not tamper with the Crow. At a time of hard economic times it will be disastrous to tamper with the Crow. The shock waves will be felt not only for generations in small communities, it will spin off to larger centers like Dauphin, Brandon, Portage, Neepaw, Winnipeg, Toronto and Montreal.

The disappoint, the direction the Federal Government is moving is so great in the country especially the west and rural areas that it provides reason for peace loving hard working economic minded people to turn to revolution to save the chance of putting bread and butter on the table, at the same time save the country from social and economical ruins.

In the name of the farming communities of this country and sake of keeping labour employed keep hands off the Crow.

Albert Strilkiwski
RR #1
Ethelbert Manitoba
Canada
ROL 0T0

APPENDIX ' 'TRPT-190' '

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

July 19th, 1983

As an individual farmer, born and raised on a farm, and farming for 25 years I have witnessed many varying conditions and situations. I have experienced working with horses to today's modern equipment.

I have seen many farmers fold up. I don't think many would want economic straits to be endured that I have endured to stay farming nor do I wish for anyone else this.

The purpose of the historic Crow rate and its economies is more deeply entrenched than a cost for moving producer grain. Trade, Distribution, Equitability, and many other factors are all part of the Crow rate. This is why (I resolve that no change be made in the transportation to producer's Crow rate. Subsidies be paid to railways).

Clem Tuiaizynski
Box 1353
Prince Albert, Sask.
S6V 5S9

APPENDIX ' 'TRPT-191' '

BRIEF TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Altering the Crow:

The Destruction of our Rural
Prairie Structure

Submitted by: Arlene Franko
Mary Lou Deck

Recession and current economic policy have created projections of high unemployment for Canada and indeed the industrial world. This trend is not expected to change dramatically in the next decade. Add to this the introduction of moder technology in an increasing number of work places; we can expect high unemployment figures for a considerable length of time.

We believe governments must take serious steps toward changing societies attitudes about employment. This can be achieved partially by promoting individual self sufficiency rather than a dependence on one's employment income to purchase the essentials.

Any governments' move toward destruction of employment and individual self-sufficiency is viewed by our group as adding to the current problems our society faces. Abolition of the Crow Rate and its corresponding increase in farm costs will without a doubt force many small farmers to sell their land to farmers with a larger land base who are better able to shoulder the increased costs of transporting their grain. This will result in large corporate farms, but few families to maintain a community. The obvious impact on small communities will be loss of farm and family services such as the local machinery sales and services dealers, hardware supply stores, clothing stores and pharmacy and sundry stores and most dramatic the loss of local schools and hospitals. Thereby, not only are the initial farmers unemployed but also the local doctors, nurses, teachers, administrators, mechanics, druggists, shopowners, and employees and the list goes on.

What we will have witnessed here is the strangulation of a small community where residents by their very nature and location are often more self-sufficient than their urban counterparts. Rather than promoting self-sufficiency which we feel will be increasingly more important as the technological age advances we have destroyed an environment where it has thrived since our provinces' early days. These people who are forced to leave their communities will be ill prepared for an urban environment already staggering with high unemployment, increasing welfare caseloads, increasing incidents of family violence and breakups, alcoholism and drug abuse, delinquency and all problems associated with uncontrolled urbanization.

We feel not enough recognition has been given to the effect the loss of the Crow Rate will have to the prairie rural structure. The social and economic costs of a sudden increase in grain freight rates and resulting rail line abandonment will erode the very fabric of our rural society and all the benefits that holds. The crow rate is vital to our small farmers and our small communities. Only by retaining the crow rate will we be assured of the preservation of the rural self sufficiency. A short term reduction in public expenditures by altering the Crow Rate will almost assuredly result in increasing public expenditure to deal with the social problems created by its loss.

APPENDIX ' 'TRPT-192' '

A BRIEF RE:
THE WESTERN TRANSPORTATION ISSUE

To the very concerned gentlemen of the House of Commons Standing Committee on Western Transportation:

This brief is brought to you in the name of humanity.

It must be stated in this very clouded debate that the culprit hiding behind the curtains is unfettered, inhumane finance. And this great force is bringing itself to bear pressure on this and every other national, corporate and individual situation in the world. The effort to change the transportation rates under Bill C-155 is just one very small manifestation of the holders of financial reins, through our government, to extract more credits from Mother Nature's resources than she can supply.

An expansion of the above:

It seems that all economists, including Dr. Gilson, in the consideration of the present day's application of economic science have gotten themselves so engrossed and have run themselves off on so many tangents that they have lost sight of the very basic principles on which the science hinges. So let us reconsider them.

There are a number of basic products from nature that are essential to man's existence. These are called primary products, as we know quite well. But the next point, which most of us lose sight of, is that some primary products are more prime to our life than others. Petroleum we could do without; minerals we could do without; forest products we could do without; water power we could do without and still live. But, and but must be underlined, the water itself and air and food, with special emphasis on the latter in this case, essential to existence in our predatory world. In other words, agricultural products such as grains, fruit and forage crops along with fishery products are the most necessary primary products. And the people who directly apply their skills and labor to assist nature in bringing these last-mentioned into being for human society are the most necessary primary producers. They are the real key to economic well-being.

Since in this age we cannot all be primary producers, but are all consumers, those other than the primary producers themselves have to obtain their food from agriculture by being or indirectly involved in getting their food, and so their existence, from the agricultural producers. This takes the form of exchange of goods and services extracted from other primary products and peoples' labor, called secondary industry. Even the farmer is into secondary industry once that fellow starts to move that primary product to

storage, to market, to feeding of animals. Most of the populace of the developed countries have their connecting link with the food chain by, through their labors, serving one another in exchange for the goods and services necessary to reap credits for the primary product. So much so that they lose sight of the very base of their livelihoods, agricultural (and fishery) production.

Not all nations are so blind to this economic base as are we who have a high material standard of living. The Third World peoples are quite aware of the food base issue, as they cannot catch enough fish for their own needs, nor raise enough proper food for their own use. And developed economies of the Orient and Europe and Asia know that an important part of their economic base lies in the western hemisphere and Australia in the form of our agriculture.

Now, our Canadian economic system claims that it wants to base foreign economies,--that it wants to have billions of dollars worth of western trade; or exchange of goods; that it wants to export to the whole world, more or less, in so many words, it needs trade with the Orient and Europe and Africa and Americas to maintain our expected standard of living. So we are pressed by authorities in government and trade circles to export to the limit.

This, in essence, was what the Crow rate was established to accomplish. And it has served this country well. Until recent years railway companies made much profit and progress under its banner. Even to-day, the Corporation of Canadian Pacific, based in those old days from CP Railways (which is now the only losing division) is making immoderate profits in its operations, thanks to the Crow arrangement. Small business, the backbone of all business in this nation is progressing in the outlying communities due to the Crow. Credits from agriculture feed up the credit lines to promote even CP's hotels, airlines, mining, fertilizer interests, etc., etc., etc., as well as myriads of other companies and individuals' business projects that engage labor in all industries of this nation and other nations.

But having said this, into the picture steps iniquitous high finance. The railways, through their position of power, are pressing the financial point for 20% depreciation of their plant and in a few years 20-30% dividends for their shareholders. And this they, through government, would settle on the primary producers' shoulders.

In the light of what is to be next presented in this brief, let us ask if this is the proper thing to have happen.

Already, everyone's costs, including all interest on every secondary operation, are passed down the financial chain to primary producers through the latter's input costs. Add on top the farmers' own interest on debt. These the primary producers go to nature to satisfy. Then, what no other industry is expected to do, they are required to pay all, or now a great part of what should be the exporters' and consumers' costs! Output costs! Who but farmers pay output costs? The only way extra levies on the farm base can be

increased is by larger holdings' greater financial efficiency (but not social efficiency) taking over the small interests. This is deplorable. For the larger units thusly created will be, or are incorporating. Over time these corporations will form associations of corporations. They will press toward mergers to be likened to those of the building industries, the electrical industries, the mining and forestry industries, the fishing industries, the manufacturing industries, the petroleum industries, transportation industries, investment industries, you name it.... Then they will say to our peoples' government, as well as to other governments around the globe, 'We must have 20-30% on our investment or we won't perform!' What price food then? And these bodies of people will join with the already existing financial forces to write excessive credits against Nature's resources into their books. Is this ploy not apparent?

This is the kind of situations that in some older countries has lead to various forms of economic and political despotism. Therefore, let us not further load any of the increased cost of grain transportation onto this one sector of our economy, agriculture. Let the whole economy (and this includes agriculture) through federal taxation pay the cost of transporting these products, at least above the Crow rate, if not all, to prop up its very essential and increasingly shaky base.

The above proposal is quite evidently a socialization of sorts, but look around at the regulation and assistance given by law in all other industry, including labor and finance, and you will see that some socialization holding away. Fascism, perhaps? We hope not.

In conclusion, it might tend to be construed by some listening to this presentation that the individual farmers would be the sole beneficiaries of the suggested action. No so. One can be sure that the increased transportation costs so taken care of would filter back down to agriculture, eventually, through input costs as mentioned before. But it would keep people in the outer reaches of small community, both at other small business and labor, and those on up the ladder to the top in a much more to be desired decentralized state. And buy years of time for peoples of the world, along with our own, to legislate excessive financial profits out of existence.

It is to be wondered just how long it will take financeers at the present rate to kill the geese that lay the golden eggs.

Thank you,

(Original signed by)

Harry T. Washburn
R.R. No. 2, Vulcan
Alberta, TOL 2B0

APPENDIX ' 'TRPT-193' '

Brief in support of Crow Rate

The removal of the Crow Rate will be an erosion of the family farm as we now it today.

By 1990 freight rates will be 5 to 6 times the Crow. In our operation by 1990, We will be paying an extra \$20,000 to move our grain to export.

The Crow Rate is our only fixed cost in grain production.

I fail to fathom why the railroads need more money to haul grain. Since 1970, the two railroads have received over 1.5 billion dollars of taxpayers money, plus the fact that C.P.R. has deferred 1.6 billion dollars in taxes owing the gov't.

If the Crow Rate statute is removed, I will have no choice but to cease farming operations. Hundreds of fellow farmers will be forced to leave the Land.

Is this our Federal Gov'ts intention?

Wayne S. Jas

Box 46
Solsqirth, Manitoba
R0J 2P0

APPENDIX 'TRPT-194'

BRIEF TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION REGARDING
PROPOSED CHANGES IN THE CROW RATE

Changing the Crow Rate will have long term, devastating effects on major sections of the Canadian economy and moreso will have irreversible effects on the people and land of Western Canada.

My bases for this conclusion are:

1. Every day I talk with farmers who are on that thin line between bankruptcy and solvency; between a dedicated wish to continue farming and an urge to leave the uncertainty of farming. A change in the Crow Rate will push such farmers over the brink to bankruptcy and abandonment of farming. As a result their farms will be taken over by the financial institutions who hold their mortgages and by larger farmers who have their land and machinery paid for and are in a position to subsidize further land purchases from their current operations. This forced movement to abandonment and larger farm units operated by corporations and fewer farmers, brings about two devastating results:

- (i) There will be a great social, physical, mental and marital stress in the lives of persons and families. As a clergyman, I find such effects increasing with the increase of uncertainty in the farm economy. Such family and personal upheaval has a direct effect on community life--a treasured part of being Canadian.
- (ii) Land begins to be viewed as a commodity to be exploited in the same way as a vein of ore is mined, marketed and left abandon. There is a great need to look beyond the dollars and cents value of what land produces and to see it as a resource and inheritance that we hold in trust for all future generations. Land is not something to be used for railway profits or political expediency. The Crow Rate proposals do not take into consideration the relationship of land to Canadian society.

2. Farmers comprise 4% of the voting population and yet farming directly affects over 25% on the Canadian economy and indirectly affects an additional 40%. This 4% of voters are also stewards of 25% of Canada's land mass, much of it fertile and producing. There is need for the land and the economy to be fairly represented by more than 4% of the political decision makers. The English argument of 'rotten bouroughs' that is used to justify 'one person, one vote' is no longer a totally valid concept in this century or this country. Farmers have become politically helpless to defend their families, community or Canada's land and economy.

3. The subsidies required to transport grain have already been paid to the railroads in the form of grants of land, money, mineral rights and tax concessions. If the transportation rates are to be negotiated then these subsidies must also be part of the negotiation. In baseball both teams are allowed a turn at bat.

In conclusion I would urge your Committee to seriously consider the narrow, short range, and politically and economically prejudiced parameters in which the proposed Crow Rate changes are being set forth. There are long range, fundamental considerations of people, land and unity that are not being recognized. I would urge an immediate postponement of Crow Rate negotiations and the institution of a non-political and representative study of Canada's farming be undertaken.

Respectfully submitted,

(Original signed by)

Murray Wenstob
(clergyman, Swan River, Manitoba)

APPENDIX "TRPT-195"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

August 8, 1983

House of Commons Transport Committee

Personal Brief: Art Wright,
Rockhaven, Saskatchewan
SOM 2R0

Mixed Farmer - Cattle and grain

Members of the House of Commons Transport Committee,
Canadians,
Ladies and Gentlemen.

I ask that the present proposals for change to the National Transportation Act be stopped in Parliament, and that a National Transportation Policy be developed that will serve the people of Canada from the land, resources and capital provided directly and indirectly by the people of Canada for passenger service, freight, bulk, livestock, mail, communication, and that the historic Crow Rate be enshrined in this policy to keep Agriculture strong for the benefit of all Canadians.

The reason for this request, is that the changes (Bill C-155) do not endorse equality to the people of Canada, or give a fair share to Agriculture - the backbone of Canada, or in fact, the whole world.

The whole process for change has broken down. The Bureaucracy has pitted Eastern Canada, Central Canada, the Prairies and the West Coast against each other, and has split Farmers, Labour and Industry. There are open wounds existing between these groups and inside these groups of people - family against family. There is opposition on all sides. The whole process has broken down. The entire country, including Agriculture, now mistrusts the Federal Government - especially the Federal Bureaucrats in Transport Canada. There have been too many Bonaventure fiasco in Canada.

The Federal Government is not playing fair with the people. There is too much favoritism shown.

In reality, the present Government is in a "conflict of interest" positions. They have forgotten their role as independent arbitrators in Canada to settle conflicts between people and vested interest or between vested interests. The Federal Government has a bias in favour of vested interest in the Crow conflict. There is

lots of evidence of this in advertising campaigns; the rejection of the Hall Commission Report; accepting the poor bookkeeping procedure of the Snavely Report without question; the rules set prior to negotiation in the Gibson Studies which protected the wishes of the members of the Federal "Bureaucracy". Gibson was one of the authors of The Task Force on Agriculture, which recommended that 2/3 of the farmers are redundant and should be replaced by commercial, university-trained type farmers. So what happens? - "the fox is put in charge of the chicken house" to make sure 2/3 of the farmers go. Can anyone imagine the mentality of such a move when there is so much unemployment in Canada, and at a time when agriculture is the best and most efficient industry in Canada - notwithstanding the desire of the people is about six hundred to one in favour of Crow Retention. The single and most important thing for all Canadians (taxpayers, labourers and farmers) to see is that swindle or lust that is carried out as in Bill C-155. The C.P.R. will have gotten rid of all of its liabilities, and kept in tact all of their assets.

The people of Canada should remember that this Government makes a mockery of "Democracy" by attempting to change the Crow by not listening to the people in the provinces most affected by contradictory change. It is contrary to the spirit of respect of regional interest in Canada and makes a mockery of Democratic Rule.

Now, I would like to say a little bit about my own Family Farm. I, and my son, farm eleven quarters - 1400 cultivated acres and the remainder for livestock. We keep an average of 50 to 70 head of cows, so at peak times there are 170 head of cattle. All the cattle are kept on the eleven quarters except for some waste land, and an old building site. We feed and finish all of the calves. All of the feed, hay, and pasture is on our eleven quarters. All the labour is provided by the family. We still owe a Farm Credit Corporation Loan, and a Farmstart Loan (which have never been in arrears).

Then comes Crow change - Bill C-155. It changes the whole picture:

1. Increased freight costs (5 x Crow by 1990)
2. Variable Rates
3. Hampering the Canadian Wheat Board in the lack of control of transportation.

I would like to deal with each one separately in the effect on my farm.

- (1) Increased Freight Rates - it would come right off the top of my net income, and reduce it to zero.
- (2) Variable Rates - would increase my cost to \$12,000 for a 35 mile haul - which again would reduce my net income to zero (not including the extra municipal taxes to repair and build roads).

- (3) The last, the Canadian Wheat Board, is a little harder to put a figure on, but needs the least clarification. I think every farmer knows the value of the services provided. Without a strong Canadian Wheat Board, every farmer would be worse off than with Variable Rates, or Increased Freight Rates. Most will die a slow, painful death, along with the Family Farm.

All three of these - Increased Freight Rates, Variable Rates, and the loss of the Canadian Wheat Board would kill all farms with no debt and capital reserves. So we would all go back to the old Feudal Land System - the Divine Right to Rule - except it would not be the Divine Right to Rule, but the Capitalistic Right to Rule, where there is no room for Democracy.

There are a few more groups that have played an important role in agitation for change. They should be exposed for their part in this act for Corporate Control of the country. They are, to name a few, the Winnipeg Grain Exchange, Pioneer Grain, Cargill Grain, - the Coal people in the foothills and mountains of British Columbia and Alberta. There are more I am sure, of one had the time to do a thorough study of the whole situation. I think the most damaging one is the people of our own Crown Corporation - D.N.R. These people are doing immense harm to the people of Canada by eroding our hope for some control in the corporate sector to help shape our own destiny and democratic rule.

So, I would like to repeat my opening paragraph, and stress the need for democratic dialogue. I ask that the present proposals for change to the National Transportation Act be stopped in Parliament, and that a National Transportation Policy be developed that will serve the best interests of the people of Canada (out of land, resources and capital provided by the people of Canada) for passenger, freight, bulk commodities, mail and communication, and that the historic Crow Rate be enshrined in this policy to keep Agriculture strong for the benefit of all Canadians.

Thank you.

Art Wright

APPENDIX "TRPT-196"

RECEIVED LETTER HANDWRITTEN.

Luseland, Sask.

July 13, 1983

Maurice Dionne, M.P.
Chairman, Transport Committee
Room 261, West Block
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Sir:

I hereby make a submission to the Transport Committee -

- 1) I farm 800 acres, growing mainly wheat, my net farm income for 1982 was \$14,895.00. My costs for shipping my 1982 grain production of 218 tonnes from Salvador, Saskatchewan was \$1,111.80 @ \$5.06 per tonne. At the proposed rate of 5.1 times Crow in the near future, my freight costs would be increased to \$5,594.00.

This would seriously jeopardize my livelihood in farming, especially when I have to add on a highly increased amount for trucking long distances to inland terminals, should variable rates come into effect; and also pay increased taxes for upkeep of roads and highways due to the devastation caused by excessive heavy traffic.

- 2) Most public transportation in Canada is being subsidized by the Federal Government. The Government should not be allowed to negate on its agreement in perpetuity on the Crow's Nest Rate.
- 3) I cannot accept any proposal to change the Crow rate, unless I as a farmer, am also guaranteed 20% on my investment, that the Railway companies are asking for on their investment.
- 4) In the interests of national unity, it is my firm belief that it is imperative to keep the Crow rate as is.

Respectively submitted by

Casper Zunti Jr.

APPENDICE «TRPT-143»

En guise d'introduction, mon nom est Bill Adamack, et je suis un petit agriculteur mixte de la région d'Assiniboine, environ 110 milles au sud-ouest d'ici. Je dois dire que j'apprécie l'occasion qui m'est offerte d'exprimer mes vues, même si j'ai certaines appréhensions quant à l'efficacité de ces audiences. Pour préparer cette présentation, j'ai parlé du tarif du Nid-de-Corbeau avec mes voisins, des révisions qui y sont suggérées, du mode de paiement des subventions du gouvernement, qu'il soit fait aux producteurs sous une forme quelconque de paiement à l'acre ou directement aux compagnies de chemin de fer: je dois dire que ce que j'ai trouvé m'a surpris. Les agriculteurs de la région d'Assiniboine constituent un groupe assez disparate quant à la religion, à la politique ou à tout sujet actuel controversé, et il est très rare de trouver même trois personnes d'un même endroit qui s'accordent sur n'importe quoi. Pourtant, lorsque les sujets du Nid-de-Corbeau et de l'adoption du système métrique sont soulevés, on doit chercher tous les recoins des lieux de rassemblement, que ce soit dans un café, dans un pub ou dans une réunion publique, pour trouver un appui quelconque du gouvernement sur ces deux mesures. Il n'y a qu'une ou deux raisons à cela: ou bien il n'y a pas d'appui, ou bien ceux qui l'appuient ont peur de la réaction de la foule et se taisent. Dans un cas comme dans l'autre, je peux dire en toute honnêteté que je ne connais aucun agriculteur de notre région qui ne soit pas en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau.

Dans notre région, nous avons plusieurs préoccupations quant aux changements proposés au Nid-de-Corbeau. Quand le projet de loi a d'abord été présenté par le ministre Pépin, les raisons des changements proposés étaient de fournir les revenus nécessaires à l'amélioration des voies ferrées afin d'encourager l'exportation efficace et accrue des produits comme le blé, les céréales fourragères, les engrais, le bois d'oeuvre, le charbon, etc., et également de faciliter l'expansion de l'industrie secondaire dans l'ouest du Canada. Je ne crois pas que c'était là les vraies raisons, mais bien les justifications d'un plan pour retirer les tarifs statutaires de transport et permettre à une des corporations les plus importantes, les plus influentes et les plus capables de faire des profits du Canada d'augmenter les revenus nets de son bilan financier. Je concède qu'il est raisonnable d'améliorer les voies ferrées pour les raisons mentionnées plus haut et qu'il est également raisonnable que les fonds nécessaires à cette entreprise viennent de quelque part. La question est de savoir d'où? Il y a quatre sources possibles pour ces fonds:

- 1) les propriétaires du chemin de fer - CN et CP;
- 2) les utilisateurs du chemin de fer pour commercialiser leur produit: les agriculteurs, les abatteurs, les mineurs et les manufacturiers;
- 3) les receveurs des marchandises commercialisées: les consommateurs;

4) le gouvernement.

L'argent viendra d'un donneur unique ou d'une combinaison des groupes ci-dessus, et le porte-parole de n'importe quel de ces groupes donnera des raisons pour lesquelles son groupe ne devrait pas participer du tout à ce projet, ou les raisons pour lesquelles cette participation devrait être limitée dans une certaine mesure.

Les propriétaires des chemins de fer dresseront sûrement un tableau sombre et catastrophique: il n'y a pas de profit à faire dans le transport du grain, ils doivent opérer de trop nombreux embranchements inefficaces, les coûts d'entretien et de rénovation des voies augmentent; le matériel ferroviaire roulant et les autres dépenses en capital ont augmenté considérablement et, pis que tout, ils ont cette pierre en forme de corbeau autour de leur cou corporatif qui limite le montant de revenu qu'ils reçoivent pour le transport du grain. Ils avancent que parce qu'il n'y a pas d'argent à faire et que c'est là une entreprise qui profitera à tous les canadiens, cela devrait être payé par quelqu'un d'autre. Ce qu'ils ne disent pas cependant est que le CP a fait beaucoup de chemin depuis sa conception et je suis certain que d'autres ont fait remarquer d'une façon énergique et nette qu'une grande partie de cette naissance a été faite à partir de l'argent des contribuables. De plus, l'ampleur du succès de nos compagnies de chemin de fer est le résultat direct des terres, des subventions et des subventions d'exploitation qui leur ont été octroyées par l'entente originale du Nid-de-Corbeau. Aujourd'hui, ils trouvent que le transport du grain en vertu du vieux tarif ne paie plus et ils veulent se débarrasser de cette partie tout en conservant leurs actifs originaux. En plus, ils veulent que le secteur public fournisse les fonds pour construire plus de voies ferrées afin de faire des profits plus élevés et plus sûrs à l'avenir. Si les cadres qui font pression pour obtenir cette aide du gouvernement réussissent cela, nous sommes mieux de les élire pour voir ce qu'ils feront pour sortir le pays de ses dettes: à moins qu'ils ne soient déjà au pouvoir.

A mon avis, c'est là le groupe qui devrait absorber les frais de construction de cette voie, et ce groupe seul. Je crois que si les deniers publics sont nécessaires pour mettre le projet en branle, ce ne devrait pas être comme par le passé: sans condition. Un certain pourcentage de l'actif des compagnies de chemin de fer devrait être remis en fiducie au gouvernement canadien pour le leur rendre sur paiement du prêt. Pour ce qui est du transport du grain au tarif statutaire: si les compagnies de chemin de fer veulent charger le tarif courant, ils devraient rendre tous les actifs et les intérêts accumulés de ces actifs aux gouvernements qui ont octroyé ces subventions au départ.

En vertu du Projet de loi C-155 proposé, les producteurs participeront aux frais de ce méga-projet et, lorsque l'on parle de grain, on parle de l'agriculteur. L'agriculteur d'aujourd'hui ne dit pas toujours la vérité lorsqu'il affirme qu'une augmentation du taux de transport de 10¢ ou 15¢ par boisseau leur ferait faire faillite. Après tout, il y a une baisse de

12¢ du prix initial du blé de printemps, par boisseau, et je n'ai pas vu de mes voisins faire leurs valises. Mais je ne crois pas que ce soit là la question. En Assiniboine, les taux de transport des produits expédiés par voie ferrée, les voitures, l'équipement agricole, etc., ont augmenté d'environ 7 % dans les dernières vingt années, sur une base annuelle. Le prix du blé a augmenté à un taux de 5 %. Si le tarif statutaire était retiré et que nous devions payer éventuellement le plein prix, notre marge de profit diminuerait au point que nous devrions produire plus de boisseaux pour survivre. Pour l'agriculteur, la façon habituelle de réaliser cela n'est pas d'être plus productif, mais de devenir plus gros; et nous savons tous que de plus gros agriculteurs signifient moins d'agriculteurs. Comme agriculteur mixte, je suis déjà une espèce en voie de disparition et je ne suis pas si vieux. Bien que je puisse joindre les deux bouts en ce moment, l'avenir n'est guère souriant.

Lorsque vous faites affaire avec le marché international des céréales, la troisième option, qui consiste à faire payer le consommateur, est très difficile, surtout en des temps où la compétition est très serrée et que la part du marché est limitée. Au même moment, cependant, avec les 16 milliards de dollars investis dans le CN et le CP et si on considère que ces entreprises reçoivent un profit sur ces investissements, lorsque l'agriculteur, comme consommateur, achète de la marchandise expédiée par voie ferrée améliorée, il paiera une partie de cette augmentation deux fois.

Enfin, le gouvernement se propose d'investir une quantité considérable de dollars. Eh bien, comme contribuable, l'agriculteur se fait taper une troisième fois. Dans ce cas, je veux dire retiré sur trois prises. Je paie comme producteur, comme consommateur et comme contribuable: le plus triste est que je n'obtiens rien en retour. Nous vivons à un demi-mille de la voie du C.P. et, chaque fois que le train passe, ça me rend malade. Voilà le magnifique C.P.: il court sur la voie que j'ai contribué à payer, il passe sur les terres que le public lui a données, et il transporte mon blé dans des wagons à trémie que j'ai payés. Tout ce qu'ils possèdent est la locomotive et le fourgon de queue, et encore, je ne suis pas sûr de la locomotive. En même temps, ils me disent qu'ils perdent de l'argent et qu'ils ont besoin de plus grosses subventions. Ils ne peuvent pas se permettre de réparer la voie. C'est très difficile à croire. Et pour aggraver encore les choses, le gouvernement canadien considère le paiement des subventions aux agriculteurs plutôt qu'aux compagnies de chemin de fer. Ils veulent faire cela à partir de la superficie de la terre. Ce qui veut dire que les producteurs de bovins, les producteurs de semences ainsi que l'individu qui cultive des récoltes spéciales souvent ne participeront pas à la construction de la voie. Le producteur ordinaire de céréales devra endosser cette charge toujours plus grande. Lorsque je regarde ce train, c'est très décourageant, parfois.

Bill Adamack

APPENDICE "TRPT-144"

(TEXTE DACTYLOGRAPHIÉ À PARTIR D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

Le président

Comité des transports

Auditions tenues à Regina

La sentence est rendue, le projet de loi C-155 a été lu pour la deuxième fois à la Chambre des communes, et maintenant ce sont les auditions du Comité. Les choses suivent le cours normal qu'elles suivraient en Russie. Le tarif du Nid-de-Corbeau existe depuis 85 ans, cela ne suffirait-il pas pour qu'il demeure en vigueur encore pour la même période ou jusqu'à la fin des temps comme le prévoit l'entente initiale? Les agriculteurs déjà coincés dans l'étau des coûts et des prix utilisent beaucoup plus de produits pétroliers pour leur exploitation que la plupart des gens et contribuent énormément aux fonds publics. Il est à espérer que les représentants élus prennent ces facteurs en considération lorsqu'on demande aux agriculteurs de payer ou encore qu'on les force à verser des frais de transport plus élevés. Le revirement économique qui ne fait aucun doute n'aura aucun effet durable si les revenus des producteurs sont réduits, ces derniers étant incapables d'acheter de la machinerie et d'autres biens produits au Canada.

Victor Engel
C.A. 84
McMahon(Saskatchewan)
SON 1MO

APPENDICE «TRPT-145»

COMITÉ DU TRANSPORT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PRÉSENTATION DE M. CLIF ARGUE, FERMIER

INTRODUCTION

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, en vous présentant ce mémoire, je me base sur mon expérience de 41 ans en tant que fermier, et de 40 ans en tant que citoyen ayant activement participé à la vie politique de mon pays. J'ai fait partie de l'Union nationale des fermiers, du Wheat Pool, j'ai été président du Comité pour sauvegarder le Corbeau, de la Chambre de commerce locale et d'autres organisations. En une occasion j'ai mené une campagne électorale en vue d'un siège au Parlement fédéral. Je vous présente ce mémoire pour exprimer mon inquiétude quant aux suites que pourrait entraîner l'adoption du projet de loi C-155.

PROBLEMES

1. La Commission canadienne du blé protège les fermiers contre un éventuel monopole de la part des chemins de fer et des compagnies de grain. Cette loi semble affaiblir les pouvoirs de la commission en confiant le contrôle des wagons de grain à un administrateur plutôt qu'à la commission.
2. Coûts et revenus des fermes: il n'y a pas de statistiques, mais les conséquences seront désastreuses.
3. Destruction de la ferme familiale: le projet de loi C-155 semble suivre les idées du rapport Gibson (1971) qui préconisait l'élimination de 2 fermiers sur 3. Je ne juge pas cela souhaitable, mais certains économistes et hommes d'affaires y voient le chemin à suivre. C'est ce que j'appelle la décolonisation des Prairies.
4. Destruction des communautés rurales: les tarifs variables et les frais d'expédition plus élevés y parviendront très rapidement. Les fermiers payeront des coûts de camionnage et des impôts plus élevés pour maintenir les routes rurales en état afin de transporter le grain vers les silos restants.
5. Défense nationale: a) une population dispersée qui défend sa terre est difficile à vaincre. b) une population ramassée dans des villes où les gens sont des esclaves du travail rémunéré ou en chômage est indéfendable (Hiroshima). Un ennemi n'aurait pas besoin de bombes--il lui suffirait de couper le gaz et l'électricité par temps froid.

6. Personnes déplacées: que fera la société d'une population déplacée qui n'aura pas les compétences voulues pour fonctionner dans une société informatisée, qui ne saura pas s'adapter à un nouveau mode de vie? J'estime que la loi C-155 équivaldrait à un nouveau phénomène de «Highland Clearance», mais il n'y aura pas de colonies où expédier les personnes déplacées.

7. Polarisation politique: il me semble que les résultats de l'industrialisation de l'agriculture (dont le projet de loi C-155 fait partie) pourraient encourager la polarisation politique dans l'Ouest du Canada et le mouvement de séparation de l'Ouest, bien que le sénateur Keith Davies soit d'avis contraire. L'annulation du tarif du Nid-de-Corbeau aura je crois pour conséquence des perturbations sociales, économiques et politiques incalculables.

SOLUTIONS

1. Étude approfondie des questions soulevées ci-dessus par une commission présidée par un juge de la Cour Suprême.

2. Recommandation au gouvernement de laisser de côté le projet de loi C-155 jusqu'à ce que cette étude soit terminée.

3. Le mandat de la commission devrait garantir que les effets de la loi sur la population et sur la société seront pris en considération au même titre que les intérêts des compagnies de chemins de fer.

4. Personnellement, j'estime que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu jusqu'à ce que le problème de la structure de l'agriculture soit réglé, et que les sommes que le gouvernement accorde aux chemins de fer devraient prendre la forme d'achats d'actions.

Si le gouvernement du Canada est déterminé à laisser les forces du capital monopolisé détruire une culture et une façon de vivre, alors nous ne nous battons que pour préserver le tarif pour une agriculture monopolisée. Dans ce cas, il vaut mieux y renoncer.

Respectueusement,

Clif Argue
Grenfell, Sask.

APPENDICE "TRPT-146"

Syndicat national des cultivateurs, local 647

LETA L. ATKINSON

COMITÉ DES TRANSPORTSINTRODUCTION

Nous sommes heureux de pouvoir nous adresser directement au Comité pour lui faire part de notre réaction aux modifications que l'on propose d'apporter à l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

Nous tenons néanmoins à dire que nous sommes extrêmement mécontents de l'époque choisie pour tenir ces audiences et en fait, pour présenter le projet de loi C-155. Personne au Canada n'ignore que les mois d'avril à novembre sont une période d'activité intense pour les agriculteurs et pour tous ceux qui vivent d'activités connexes à l'agriculture. Il va sans dire qu'il s'agit là des principaux intéressés par cette question. Il est donc tout à fait aberrant, pour ne pas dire plus, d'avoir choisi précisément cette époque-là pour étudier la question, et ce avec une précipitation excessive.

Il nous semble également important de vous faire remarquer que, d'un point de vue géographique, Regina est loin d'être un endroit central pour les personnes que vous êtes "supposés" être venu entendre. Ces décisions correspondent tout à fait à l'esprit de la stratégie employée par le gouvernement fédéral pour tenter d'abolir le tarif du Nid-de-Corbeau. Nous comprenons très bien la tactique du gouvernement fédéral, mais nous ne pourrions jamais ni l'oublier, ni la pardonner!

SECTION LOCALE 647

La section locale 647 du S.N.C., dessert deux villages, six villes, sept points de livraison et 852 titulaires de livrets de permis. D'après des recherches effectuées au niveau local, 166 500 tonnes métriques ou 6 660 000 boisseaux de grain ont été expédiés de cette région en 1981. Le 31 août 1980, un des embranchements a été abandonné -- il s'agit de la ligne Alvena qui allait de Wakaw à Aberdeen. Cette décision a été prise par les conseils d'administration des grandes sociétés et appuyée par la Commission canadienne des transports dans le cadre de la politique actuelle du gouvernement fédéral. On s'est bien peu préoccupé des 300 agriculteurs qui doivent maintenant parcourir 38 milles pour livrer leur grain contre en moyenne 12 milles aller et retour avant 1980. C'était notre point de livraison.

Toute cette tragédie a quelque chose d'ironique lorsque l'on sait qu'au moment même où les équipes de démolition sont arrivées à Alvena pour enlever la voie au sud d'Aberdeen, des équipes de réparation travaillaient sur le dernier mille de cette même voie, à 12 milles au sud!

Compte tenu de cet exemple scandaleux des critères d'efficacité et d'économie des sociétés ferroviaires, il n'est pas bien difficile d'imaginer que l'on grince des dents chaque fois que Eugene Whelan ou que l'infâme M. Gilson laissent entendre que de nombreuses exploitations agricoles familiales ne sont pas efficaces.

UN PEU D'HISTOIRE

Ces dernières années, un mythe commun a été fabriqué de toutes pièces par les sociétés ferroviaires, les associations charbonnières, certains intérêts dans le commerce des grains, aidés et encouragés par les bureaux de Transports Canada, et visant à nous faire croire à l'impossibilité d'obtenir la capacité ferroviaire nécessaire à moins d'abandonner le tarif du Nid-de-Corbeau. Cette fausse idée est apparue avec Otto Lang et a été depuis entretenue par les ministres des Transports qui lui ont succédé par la manipulation des médias et une publicité trompeuse.

CP

Dès le début, la Société Canadien Pacifique a fonctionné avec davantage de fonds publics que de fonds privés. En décembre 1886, les actionnaires du CP avaient investi 31 millions de dollars, soit moins d'un tiers du montant des subventions gouvernementales, et pourtant, ils continuaient à détenir 100 % du capital-actions. Pire encore, depuis le début, et aujourd'hui encore, cette société verse des dividendes annuels à ses actionnaires investisseurs. Or, l'un après l'autre, tous les gouvernements ont continué à alimenter la caisse des sociétés du CP, mais ils n'ont pourtant jamais reçu une seule action en retour pour leur générosité (terrains, argent, droits miniers, dégrèvements fiscaux, cadeaux trop nombreux pour les mentionner tous).

Honnêtement, pouvez-vous vous attendre que les agriculteurs, ou même n'importe quel autre Canadien, croient vraiment que la société Canadien Pacifique Limitée (une des plus grosses et plus prospères sociétés du Canada) n'arrive pas à trouver les capitaux nécessaires à l'accroissement de la capacité du transport ferroviaire, alors qu'elle a réalisé, dans les six dernières années seulement, des bénéfices de deux milliards de dollars et qu'elle a bénéficié d'un report d'impôt de 1,5 milliard?

Il est criminel d'avoir permis au CP de flouer les Canadiens à chaque occasion et de laisser maintenant cette société "mendier" encore auprès des agriculteurs et de tous les autres Canadiens: comme si elle faisait pitié!

Il ne faudrait jamais oublier, ni passer délibérément sous silence, le fait que le CP et toutes ses sociétés sont fondées en loi sur les chartes initiales de 1881, sur l'Accord de 1897 sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et sur tous les décrets relatifs aux concessions foncières accordées au CP (1881 à 1899) inclusivement.

Laisser entendre que l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau de 1897 et que la loi qui en découle adoptée en 1925 et fixant le tarif marchandise s'appliquant au grain transporté de Thunder Bay et Armstrong jusqu'à la côte Ouest ne doivent pas ou ne devraient pas exister revient à attaquer l'économie de l'Ouest du Canada et à nier leurs droits historiques aux agriculteurs des Prairies!

CN

Les principaux propriétaires des chemins de fer qui constituent maintenant le Canadien National étaient loin d'être aussi malins que ceux du CP puisque le CN est maintenant une société publique, ce qui met un terme à l'hémorragie continue de fonds. Ils étaient néanmoins tout aussi retors. En 1868, la Great Western a détourné 1 225 000 \$ de fonds publics. N'oubliez pas qu'il ne s'agit pas ici de dollars de 1971, lorsqu'un dollar valait un dollar! Un million et quart de dollars, cela représentait toute une somme en 1868, époque où la main-d'œuvre spécialisée était payée entre 8 et 10 shillings par jour, soit environ 2,25 \$.

Ces détournements de fonds ont entraîné la faillite de la Commercial Bank of Canada. Selon certains indices, on aurait également rogné sur les dépenses de construction, et ce au mépris de la sécurité des travailleurs dont certains ont perdu la vie!

Le Intercolonial a été construit entièrement grâce à des fonds publics et a coûté au total 294 445 172 \$. La fusion de ce chemin de fer avec le CN en 1923 a entraîné la disparition de 20 000 emplois dans les provinces de l'Atlantique et 200 000 personnes ont dû quitter la région au moment où les tarifs marchandises ont été rajustés en fonction des niveaux s'appliquant au Canada central. On peut selon nous établir un parallèle ici avec les ramifications du projet de loi C-155. Les pertes d'emploi et la migration des habitants ont de toute évidence entraîné une baisse de volume du trafic marchandise et un accroissement des pertes des sociétés ferroviaires.

La situation était mauvaise à Intercolonial, mais il s'agissait au moins d'une société publique et les Canadiens n'investissaient pas à fonds perdus.

Lorsque le Grand Trunk, le Grand Trunk/Pacific National, le Transcontinental et le Canadian Northern ont été nationalisés, ces sociétés avaient été mises délibérément en si mauvaise posture financière (au bord de la faillite) que la dette publique à l'égard de chaque homme, de chaque femme et de chaque enfant du Canada s'élevait à 81 \$. Souvenons-nous encore une fois qu'il ne s'agit pas là de dollars de 1971.

Entre 1923 et 1971, les frais d'intérêt ont été tels que malgré des bénéfices d'exploitation de 1 568 158 500 \$, on a abouti à une perte nette de 987 986 000 \$. Or, pendant la même période, plus de deux milliards de dollars ont été versés aux particuliers titulaires d'obligations. C'est là une pratique douteuse; le simple bon sens dicte en effet de réinvestir les excédents de capital dans l'adoption des techniques nouvelles et l'accroissement de la capacité ferroviaire au lieu d'en faire bénéficier les actionnaires privés. Dans ce cas en particulier, ces sommes ont été versées aux actionnaires d'une société ferroviaire autrefois en faillite qui a dû être rescapée par notre pays afin d'assurer le maintien des services. Si les chemins de fer canadiens avaient dès le début pris l'habitude de réinvestir les bénéfices, on ne serait pas aujourd'hui aux prises avec une prétendue insuffisance de la capacité ferroviaire.

Cet déficit de quelque 980 000 000 \$ a été épongé par les contribuables canadiens. Ce fait à lui seul devrait créer des obligations pour les sociétés ferroviaires à l'égard des citoyens du Canada, et en particulier des agriculteurs et de l'économie des Prairies. Nous ne prétendons pas que les travaux de construction et l'accroissement de la capacité soient peu coûteux au Canada. Il suffit pour se convaincre du contraire de penser à la région comprise entre Thunder Bay et Sudbury en Ontario qui couvre 800 milles de roc, de cours d'eau et de forêts, ou aux zones montagneuses de la Colombie-Britannique. Il est normal que le secteur public investisse dans les chemins de fer dans ces régions, et cela est tant aussi valable en 1983 que ce l'était en 1881, à la condition cependant que ces sommes investies par le gouvernement du Canada donnent lieu à la création d'un avoir public tangible.

Quel homme d'affaires qui se respecte donnerait 3,7 milliards de dollars (comme le propose Pépin) sans contrepartie?

En tant que Comité, vous avez la responsabilité vis-à-vis du public de corriger les erreurs du passé et de recommander la fusion et la nationalisation des deux sociétés ferroviaires et vous en avez maintenant l'occasion.

EXPLOITATIONS AGRICOLES FAMILIALES

Pour donner un exemple plus personnel de la lutte pour la survie dans une exploitation familiale, nous avons joint une copie de notre déclaration d'impôt pour 1981. On y remarque une perte de 5 298 \$. A cette époque, mon mari et moi-même tirions un revenu d'un emploi à l'extérieur. Depuis lors, j'ai été licenciée et je n'ai pas réussi à trouver du travail malgré ma formation professionnelle et mes onze années d'expérience. Il me semble que cette année sera encore plus difficile. Il ne s'agit pas ici tout simplement de chiffres, mais de deux jeunes agriculteurs qui essaient de survivre dans l'économie d'aujourd'hui. Si vous pouvez trouver une dépense sur laquelle rogner encore, j'aimerais bien le savoir.

Pour tout dire, nombre de mes voisins, sinon la plupart, se trouvent dans le même bateau. On ne peut pas demander l'impossible, mais c'est pourtant exactement ce que Pépin essaie de faire.

LE MARCHÉ INTERNATIONAL

Certaines considérations importantes touchent les exportateurs de grain: Les États-Unis (notre plus grand concurrent)

Le réseau fluvial américain est financé presque entièrement au moyen de fonds publics, par exemple, le réseau du fleuve Mississippi et de ses tributaires, et les réseaux Platte et Columbia. Pour les producteurs de grain américains, ces réseaux représentent l'équivalent de nos "tarifs réglementaires". Ils disposent d'un avantage concurrentiel additionnel important grâce à des taux préférentiels en ce qui concerne non seulement le grain exporté, mais également les biens et équipements servant à produire ce grain.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES AGRICOLES

COMPTABILITÉ DE CAISSE

NOM — LETA L ATKINSON

ADRESSE — C.P. 1671

SASKATOON, SASKATCHEWAN S7K 3R8

POUR LA PÉRIODE — 1^{er} JANVIER 1982 AU 31 DÉCEMBRE 1982

DÉPENSES

Frais juridiques et comptables	\$ 353.00
Publicité	10.00
Dépenses d'automobile	
Frais bancaires	
Droits de monte	
Réparations aux bâtiments	
Avances de la Commission canadienne du blé (Remboursement)	
Travaux à forfait	366.00
Aliments, paille, minéraux et concentrés	496.00
Réparations aux clôtures	193.00
Engrais, matières de pulvérisation et produits chimiques	2344.00
Nettoyage du grain	
Mazout de chauffage, électricité	512.00
Réparations à la maison — 1/4	17.00
Assurances	1,130.00
Intérêts — Banque	1291.00
— Coopérative de crédit	
— Société du crédit agricole	4279.00
— Combustible de chauffage 1/4	160.00
Défrichage et nivelage	
Permis, droits d'adhésion et abonnements	30.00
Achats de bétail — Bovins	315.00
— Porcs	
— Volailles	
Machines et camions — Essence et huile	2835.00
— Réparations, permis, etc.	1056.00
Droits de pâturage	
Frais de poste, fournitures de bureau	
Frais d'inscription et de transfert	
Loyer	
Salaires et traitements — En espèces	
— Pensions	
Avantages sociaux	
Semences	210.00
Dépenses relatives aux expositions et aux ventes	
Fournitures, petits outils, et autres fournitures diverses	211.00
Impôts	350.00
Téléphone	455.00
Voyages et congrès	
Ficelle	
Honoraires et fournitures de vétérinaire	70.00
Intérêts-Hypothèque	2282.00
Salairé versé au conjoint	
Valeur du bétail, fin de l'exercice précédent	
Amortissement fiscal	1844.00

DÉPENSES TOTALES **20809.00**

REVENUS

Ventes de blé	\$ 1936.00
Ventes d'avoine	
Ventes d'orge	
Ventes de seigle	
Ventes de lin	
Ventes de colza (Canada)	
Mais	
Avances de la Commission canadienne du blé ...	4940.00
Palements de la Commission canadienne du blé ..	1114.00
Ventes de fourrage	
Ventes de bovins	1992.00
Ventes de porcs	
Ventes de volailles	
Droits de monte	
Ventes de lait	
Ventes de crème	
Ventes de volailles et d'oeufs	
Recettes au titre des travaux à forfait	
Palement de stabilisation relatifs au grain (Ouest)	
Ristournes — Coopératives de blé	
Autres ristournes (Co-op)	231.00
Subventions et paiements à la production	
Produit d'assurance	
Valeur du bétail, fin de l'exercice courant	

Revenu agricole brut	10213.00
Dépenses totales	20809.00

Excédents des revenus sur les dépenses	-10596.00
--	------------------

REVENU AGRICOLE NET—

SI VOUS ÊTES ASSOCIÉ,

N'INSCRIRE QUE VOTRE PART % **- 5298.00**

AVIS AU LECTEUR. La présente déclaration a été remplie uniquement aux fins de l'impôt sur le revenu. Nous n'avons pas vérifié si elle est exacte et complète. — PEAT MARWICK MITCHELL & CO.

L'imposition de "droits de passage" a été contestée non seulement par les agriculteurs américains, mais également par les expéditeurs et les transporteurs fluviaux. Signalons par exemple Cargo Carriers Inc., une filiale de Cargil Grain.

La proposition affaiblira la position concurrentielle des producteurs de grain canadiens sur le marché international. A un niveau minimum, elle acculera à la faillite des milliers de familles agricoles. Vu que le taux de chômage dépasse actuellement les 10%, qu'est-ce que le gouvernement compte faire avec nous?

L'ACCORD DU NID-DE-CORBEAU PAR COMPARAISON AVEC LE PROJET DE LOI C-155

Selon les hommes et les femmes qui vivent dans la région que nous représentons, le gouvernement a eu pour stratégie de modifier délibérément la question à laquelle nous faisons tous face. Il ne s'agit plus de maintenir les tarifs réglementaires et d'augmenter la capacité, mais d'abolir l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau et de le remplacer par un mécanisme compliqué qui engendrera une hausse spectaculaire des tarifs applicables au grain.

Voyons clairement ce que ces propositions signifient. Elles représentent un transfert massif de capitaux des producteurs de grain au profit des chemins de fer et, en dernière analyse, des sociétés internationales d'exploitation des ressources. Voici un exemple des pertes qui en résulteraient à la section locale 647: Livraisons de grain de 1981 - 6 660 000 boisseaux ou 166 500 tonnes. Tarif marchandise - 22¢ les cent livres ou 4,85 \$ la tonne. Frais d'expédition totaux pour 1981 - $166\,500 \times 4,85 = 807\,525$ \$.

Selon la formule d'établissement des coûts de Snavely, les taux compensatoires des chemins de fer en 1981 devraient être de 5,1 fois le tarif du Nid-de-Corbeau ou, à notre point de livraison, de 24,74 \$ par tonne ou, pour le blé, de 60,8¢ par boisseau, ce qui se situe dans l'ordre de grandeur des recommandations de Gilson et du projet de loi C-155 si le niveau de 10% proposé est appliqué. D'après le nouveau tarif marchandise proposé, le coût total du transport du grain passerait à 4 118 378 \$, ce qui réduirait le revenu agricole de la somme fabuleuse de 3 210 853 \$ ou 3 768 \$ par unité agricole.

Vous pourriez rétorquer "Mais le gouvernement va payer 651 000 000 \$ par année pour compenser les pertes de revenu des sociétés ferroviaires." Il s'agit maintenant de savoir qui, des chemins de fer ou des agriculteurs doit recevoir cet argent. Qu'arriverait-il si les agriculteurs recevaient cet argent par le biais de paiements calculés par tonne ou par acre?

1. Au moment de la livraison du grain, l'agriculteur paierait le taux complet de 24,74 \$ la tonne, ou 67,3 ¢ le boisseau pour le blé, ou en moyenne 61,8 ¢ pour tous les grains.

2. L'agriculteur attend alors un paiement, dont la nature reste à déterminer. Son revenu s'en trouve beaucoup réduit et il continue à payer des intérêts à la banque sur un prêt d'exploitation accru.

3. Chaque année, le taux augmente en fonction du facteur d'inflation autorisé.

Rappelez-vous que, quelle que soit l'option retenue, il y aura une réduction considérable du revenu net des familles agricoles des Prairies (moins d'écoles, moins de bibliothèques, moins d'échanges commerciaux, moins de tout).

Merci bien. Nous tenons à conserver le tarif du Nid-de-Corbeau et à régler la question de la capacité ferroviaire au moyen d'investissements du secteur public. Le tarif réglementaire, c'est notre cadeau de la Confédération, et c'est un droit historique des agriculteurs des Prairies.

Nous rejetons le projet de loi C-155 pour les motifs suivants:

1. Les tarifs variables.
2. L'Office de transport du grain prévu dans la loi.
3. Les augmentations de tarif calculées en fonction de l'inflation.
4. La violation totale de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et de la loi de 1925 fixant par règlement le tarif de transport des marchandises par train.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons:

1. Que les chemins de fer soient fusionnés et administrés comme un service public.
2. Que les fonds publics soient investis sous la forme d'avoirs.
3. Que la partie de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau portant sur les Dominion Coal Lands et sur le prix de 2 \$ la tonne pour le charbon soit amendée, ce qui donnerait au gouvernement du Canada accès au charbon. Que le revenu net tiré de ce charbon serve à financer un accroissement de la capacité ferroviaire. Ces mesures seraient en accord avec une saine politique nationale de transport ferroviaire et d'investissement.
4. Que les tarifs réglementaires relatifs au transport du grain demeurent les mêmes.
5. Qu'un référendum soit tenu chez les agriculteurs des Prairies afin de déterminer s'ils préfèrent conserver le tarif réglementaire ou adopter le projet de loi C-155.

Quelques questions à l'intention du Comité:

1. Quels sont les coûts et les avantages d'un accroissement de la production de viande rouge?
 - a) Qui paiera les coûts? Quels seront ces coûts?
 - b) Qui en tirera avantages? Quels seront ces avantages?
2. Où sont les marchés? Quels pays? Quels marchés dans ces pays?
3. A quel volume de production et à quelle valeur en dollars pouvons-nous raisonnablement nous attendre?
4. Les mêmes questions s'appliquent à l'huile végétale traitée?.
5. Selon Snavelly, les chemins de fer doivent multiplier par 4,3 les tarifs marchandises relatifs au grain pour couvrir leurs coûts. Selon Statistique Canada, en 1981,

Le CP a enregistré des recettes brutes par train-mille (train chargé) de 58,28 \$ sur l'ensemble du réseau et le CN, de 61,14 \$. Les trains de grain ont produit des recettes de 121,26 \$ par train-mille, soit le double des recettes moyennes pour l'ensemble du réseau.

Si la formule d'établissement des coûts de Snavely visant le grain était correcte et s'appliquait à d'autres marchandises, les deux sociétés ferroviaires devraient être en faillite, ce qui n'est pas le cas. Le CP a toujours réalisé des bénéfices depuis 1981. Nous demandons au Comité de faire la lumière sur cette question fondamentale.

RESUME

Nous nous rendons bien compte que ce mémoire est relativement virulent, et c'était là notre intention. Nous voulons par là que le Comité se rende compte clairement que notre avenir est entre ses mains.

Les agriculteurs ont toujours été un groupe particulier. Une des caractéristiques qui les distinguent des autres, c'est leur optimisme. On dit souvent des Prairies que c'est le "pays de l'année prochaine". L'année prochaine nous aurons davantage de pluie; l'année prochaine nous n'aurons pas autant de pannes; l'année prochaine, aucune bête ne mourra; l'année prochaine nous ne perdrons pas autant d'argent.

C'est avec le même optimisme que nous sommes convaincus que la justice prévaudra et que le processus démocratique aboutira à la seule position correcte vis-à-vis de cette question: maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau et accroître la capacité.

Cet objectif ne pourra être réalisé que par des recommandations précises émanant de ce comité. Pour vous montrer notre bonne foi, et pour vous prouver que nous essayons de comprendre la situation, nous voudrions remettre un petit présent à M. Dionne.

Nous avons appris au début de l'été, au bureau de M. Dionne, qu'en raison de son calendrier chargé, il n'a pu se libérer de ses fonctions qu'une seule journée pour aller pêcher. Pour nombre d'entre nous la pêche est un moyen de détente apprécié; c'est pourquoi nous vous offrons aujourd'hui une canne à pêche.

Cette canne à pêche a été offerte il y a plusieurs années à un de nos membres pour Noël, mais elle n'a pas encore servi. Nous vous en faisons cadeau en espérant que vous pourrez bientôt l'utiliser. La section locale 647 espère également que nous aussi pourrons continuer à vivre comme des citoyens productifs dans un pays où "pour toujours" signifie effectivement "pour toujours".

APPENDICE «TRPT-147»

B.P. 222
Layton (C.-B.)
VOC 2K0
Le 10 août 1983

Messieurs,

Nous sommes en faveur du maintien du régime des taux présentement en vigueur.

Tout d'abord, nous voudrions savoir pourquoi les audiences ont eu lieu à Vancouver, la région de Peace River étant la seule région de la Colombie-Britannique où la culture du grain est importante. Les cultivateurs doivent faire 700 milles pour venir témoigner.

Le pays (Canada) est sous le coup des restrictions 6 et 5 depuis deux ans. Vous croyez qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que les cultivateurs paient une augmentation de 100 p. 100 par année où de 500 p. 100 sur cinq ans?

La Commission canadienne du blé vient d'annoncer les nouveaux prix. Celui de l'orge a baissé de 20 p. 100. Il peut servir pour déterminer la moyenne générale.

On a fait de nombreuses études sur le coût du transport mais aucune sur les conséquences d'une telle augmentation sur ceux qui doivent absorber cette diminution de 20 p. 100.

Les compagnies de chemin de fer ont un contrat avec le gouvernement. On devrait les obliger à s'y conformer. Dans le secteur privé, lorsque nous signons un contrat nous sommes obligés de le respecter, même si l'on se rend compte par la suite que ce n'était pas une si bonne affaire.

Avec l'adoption du projet de loi 155, de nombreux cultivateurs devront déclarer faillite. Sans doute serons-nous de ceux-là.

Veuillez agréer, Messieurs, nos distinguées salutations.

M. & Mme C.E. Shortt

APPENDICE «TRPT-148»

MÉMOIRE NID-DE-CORBEAU

Gloria Blanchard

1352, rue Princess

Regina, (Saskatchewan)

À la fin du dix-neuvième siècle, le Canadien Pacifique Limitée a reçu des droits miniers substantiels, des terres et des fonds des habitants du Canada. La raison qui avait motivé cette décision était l'achèvement d'un réseau ferroviaire à travers les Rocheuses de l'Ouest du Canada et l'unification du Canada par un chemin de fer. Avec la crainte toujours grandissante d'un envahissement de l'Ouest par les américains, on devait achever le chemin de fer. Pour ce faire, le peuple canadien accorda au Canadien Pacifique des terres, des fonds et des droits miniers, en échange de certaines responsabilités.

Les droits miniers accordés au CP devinrent la base de la vaste entreprise Cominco en Colombie-Britannique, qui a permis d'accumuler des millions de dollars dans les coffres de CP Limitée. CP a aussi reçu un chemin de fer dans cette affaire, afin de transporter ses marchandises. Il ne fait aucun doute que CP a fait de l'argent avec cette affaire.

Cependant, une de ses responsabilités était le transport du grain à un tarif peu élevé: le tarif du Nid-de-Corbeau. Pour tout ce que nous avons donné au chemin de fer, on nous garantissait un tarif subventionné qui fut plus tard inscrit dans une loi. Une loi qui ne pouvait pas être manipulée par les chemins de fer ou les habitants du Canada.

Au cours des années, la division des chemins de fer du CP a prétendu avoir subi des pertes majeures sur le transport du grain. Le gouvernement commença donc à accorder des subventions aux chemins de fer CP, afin de plaire au CP et afin que le grain continue d'être transporté. Ces subsides ont été accordés sous différentes formes, dont des subsides directs, en espèces, aux chemins de fer du CP, pour compenser ses pertes. Le chemin de fer a dit avoir subi de lourdes pertes sur ses embranchements tributaires; le gouvernement a donc commencé à payer la différence entre le Nid-de-Corbeau et les coûts réels sur les embranchements tributaires. Ce grain subventionné a été payé jusqu'au port, et pas seulement jusqu'à la voie principale. Cependant, le chemin de fer ne pouvait toujours pas améliorer l'efficacité de son système de transport. Certains décidèrent d'en imputer la faute à un manque de wagons à trémie, mais après que 14 000 wagons à trémie eurent été remis aux chemins de fer en plus de fonds pour améliorer leurs trains, les chemins de fer en

veulent encore plus. Tous ces subsides au CP totalisent de 1958 à 1981, en valeur actuelle, 2 919,8 millions de dollars.

Les canadiens ont donné beaucoup d'argent aux chemins de fer pour conserver le tarif du Nid-de-Corbeau, mais les chemins de fer et le gouvernement veulent prendre ça aussi.

Le tarif du Nid-de-Corbeau permettait aux fermiers d'expédier à bon marché leur grain aux ports. En expédiant son grain à peu de frais, le fermier pouvait augmenter sa production et moderniser sa ferme, afin de satisfaire la demande pour son produit, et le grain canadien restait donc concurrentiel sur les marchés internationaux.

Le programme actuel n'offre aucune garantie contre les variations de tarifs. Ceci laisse les chemins de fer et le gouvernement libres de choisir les réseaux qu'ils jugent efficaces. Vous pouvez être assurés que les chemins de fer trouveront les embranchements inefficaces. Ils pourraient ainsi demander des tarifs plus élevés sur ces embranchements ou offrir des escomptes sur les voies principales, jusqu'à ce que finalement le fermier soit forcé de transporter son grain jusqu'à la voie principale pour des raisons économiques. Finalement, on abandonnerait complètement l'embranchement et l'élévateur à grain local fermerait ses portes. Les compagnies de grain multinationales pourraient alors installer de grands terminus intérieurs et les relier aux ports par des trains. Avec tout ceci, nous sommes donc revenus à l'époque où, voici 60 ans, les compagnies de grain contrôlaient les fermiers.

Dans tout ceci, qu'advient-il de la communauté locale? L'élévateur local est fermé, une raison de moins d'aller en ville dépenser son argent dans les magasins locaux. Mais de toutes façons, les fermiers n'auront plus d'argent à dépenser, parce que les coûts de transport majorés peuvent représenter jusqu'à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau. Le fermier n'a plus maintenant aucune raison d'aller en ville, puisqu'il ne peut plus se permettre d'acheter quoi que ce soit. Puisqu'il n'achète plus rien, les affaires commencent à mal aller, amenant, à la suite de l'effondrement des affaires, l'effondrement de la communauté rurale. Ces modifications proposées détruiraient la Saskatchewan rurale.

Le chemin de fer des environs et l'élévateur étant fermés, les fermiers transporteront leur grain par camion, certains sur d'énormes distances. Ceci amènera le désordre sur les routes de la Saskatchewan. Des camions sillonneront la province, créant des coûts supplémentaires de construction et d'entretien des routes, coûtant aux contribuables de la Saskatchewan des millions de dollars.

Si ces choses sont nécessaires à la génération de l'efficacité, on peut alors se demander: l'efficacité pour qui? Parce que ce n'est certainement pas pour les fermiers ou les habitants de la province.

Le problème du tarif du Nid-de-Corbeau ne concerne pas seulement pour la Saskatchewan rurale, mais aussi pour la Saskatchewan urbaine. En s'appropriant de telles sommes au détriment des fermiers, les industries des villes seront aussi touchées. Des travailleurs seront mis à pied à mesure que les affaires diminueront chez les détaillants, les distributeurs de pièces et les autres industries reliées à l'agriculture. Les fermiers ne supporteront plus non plus les lieux de loisir, ni les centres commerciaux, à cause de la majoration des taux de transport. L'économie de la ville sera durement touchée et cela occasionnera la perte d'encore plus d'emplois. Ceci n'est pas seulement relié aux villes de la Saskatchewan, les centres à caractère ouvrier du centre du Canada feront aussi face à des ralentissements, des mises à pied et des fermetures.

Un tarif subventionné permet aux fermiers d'être compétitifs sur les marchés internationaux et en 1982 les ventes totales à l'exportation ont atteint plus de six milliards de dollars pour les canadiens. Il n'y a aucune raison de rompre les os des Prairies pour ce qui profite à tout le Canada, et d'accorder encore plus d'avantages aux chemins de fer. Le Canadien Pacifique n'a pas besoin et ne mérite pas d'être assisté par le gouvernement. Avec la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau, les chemins de fer en position de monopole pourront menacer de ralentissements jusqu'à ce que le gouvernement fasse encore plus de concessions.

Il n'y a absolument aucun consensus pour des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau. Le seul consensus qui puisse exister est de laisser le Nid-de-Corbeau en paix.

APPENDICE «TRPT-149»

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LOI C-155

Présenté au:

Comité permanent du transport
Régina, Saskatchewan
le 11 août 1983

Présenté par:

Terry Boehm
B.P. 201
Allan, Saskatchewan

Le 11 aout 1983

Mémoire présenté au Comité permanent du transport sur le Projet de loi C-155.

A titre d'agriculteur et d'homme d'affaires de l'Ouest canadien, je suis très préoccupé des conséquences du Projet de loi C-155.

D'abord et avant tout, ce Projet de loi cherche à modifier la Loi sur la Passe du Nid-de-Corbeau tel que nous la connaissons et à établir un nouveau barème des taux de transport pour le mouvement ferroviaire des céréales dans l'Ouest. Le Ministre des transports qui a présenté ce Projet de loi a essayé de convaincre les Canadiens que, sans le retrait des taux de transport qui existent maintenant, le plein potentiel économique de l'Ouest ne pourra pas se développer pleinement et que le Canada tout entier en subira les conséquences. Le Ministre et le gouvernement pensent que le «tarif du Nid-de-Corbeau» donne injustement aux producteurs de céréales un avantage et que la diversification dans le bétail et d'autres récoltes mènerait à une plus grande prospérité économique.

Je voudrais maintenant souligner les failles de ce point de vue. La production des céréales et leur exportation ont amené une contribution positive d'environ 6 \$ milliards par année à la balance commerciale canadienne, dans les dernières années.

Par ailleurs, la production du bétail a amené des ventes à l'exportation de l'ordre de 603 484 000 \$ (603 millions), dont 50 millions ont été produits dans les Prairies. Ces chiffres démontrent clairement que l'industrie des céréales crée une activité économique passablement plus importante que la production du bétail ne pourrait jamais le faire.

De plus, dans l'ouest du Canada, ou même au Canada, il est beaucoup plus dispendieux de produire du bétail que dans les autres régions, à cause de nos hivers froids. Les grandes quantités de fourrage nécessaires seulement pour maintenir la température du corps des animaux constitue un désavantage de compétition sérieux sur le marché de l'exportation. De plus, d'utiliser ces terres pour produire des céréales fourragères plutôt que du blé dur rouge du printemps, ne tient pas compte des avantages climatiques naturels des prairies de l'Ouest, c'est-à-dire, bien sûr, une saison de croissance courte et plutôt sèche qui nous permet de produire un blé rouge dur de première qualité qui a une renommée mondiale pour ses qualités de mouture et de cuisson et qui est mélangé aux grains de qualité moindre pour améliorer ses qualités de mouture et de cuisson.

Il est clair qu'il est fou de détourner cette terre de ce marché au profit des céréales fourragères pour le bétail. Les céréales fourragères peuvent être cultivées n'importe où. Des pays comme la Nouvelle-Zélande et l'Australie, où les frais d'alimentation du bétail sont plus faibles à cause de leur climat

tempéré, ne peuvent pas vendre tout ce qu'ils voudraient. Où le surplus de production canadien serait-il commercialisé?

Certains groupes de produits font également circuler la rumeur à l'effet que le retrait du «tarif du Nid-de-Corbeau» permettrait à la transformation alimentaire secondaire de croître dans l'Ouest. J'ai de la difficulté à comprendre leur logique et leur demanderait pourquoi nous voyons une diminution des moulins à farine dans les Prairies même si la farine est transportée au même taux que les céréales par le réseau ferroviaire.

Si ces groupes et le gouvernement fédéral désirent vraiment voir se développer la transformation alimentaire secondaire dans les Prairies, ils devraient faire pression sur nos partenaires commerciaux afin de re-négocier et de réformer les barrières tarifaires, comme le Japon qui impose une sur-taxe sur les produits transformés importés.

Une autre idée répandue et d'une importance considérable qu'on retrouve dans une des analyses du Projet de loi C-155, veut que les compagnies de chemins de fer, d'une manière ou d'une autre, soient des entreprises à perte à cause des pertes subies dans le mouvement des céréales de l'Ouest vers les ports d'exportation. Rien n'est plus éloigné de la vérité; le Pacifique Canadien n'a jamais perdu d'argent. Sa division ferroviaire à elle seule a rapporté environ 100 \$ millions, après impôts et dépenses, et il est certain que cette compagnie s'étendra pour s'emparer de l'augmentation prévue des expéditions puisque son opération est déjà si rentable.

Le transport des céréales a seulement diminué leurs revenus et n'a pas créé de pertes dans le sens conventionnel, comme les compagnies de chemins de fer aiment à le faire croire.

Les compagnies de chemins de fer ont des obligations envers le Canada et l'Ouest canadien, et non l'inverse comme cela semble avoir été le cas tout au long de l'histoire ferroviaire du Canada et comme le Projet de loi C-155 semble vouloir le perpétuer.

L'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau assure en partie que les compagnies de chemins de fer respectent cette obligation. L'histoire du Canada et du CPR sont si étroitement mêlées qu'ils ne font plus qu'un--je fais grâce aux membres de ce comité d'une dissertation sur ce sujet parce que je suis certain qu'ils en sont très conscients--toutefois, le C.P.R. ne serait pas le monolithe rentable au succès monstre qu'il est maintenant sans les contributions qui y ont été faites par le pays. Par conséquent, le transport des céréales de l'Ouest est une dépense on ne peut plus légitime, comme le sont les frais de carburant et les frais de main d'oeuvre dans les opérations quotidiennes de la corporation.

Les agriculteurs ne demandent pas la charité, ils croient comme moi que le coût du mouvement de leur produit est un investissement avisé de la part des citoyens canadiens.

L'agriculture dans l'ouest du Canada est une industrie canadienne et non l'usine d'une succursale étrangère qui détourne de l'argent vers l'extérieur du pays. Elle vend son produit sur le marché international sans avoir de barrière tarifaire pour le protéger des producteurs étrangers, dont les frais de production peuvent être subventionnés, comme pour la Communauté économique européenne, ou dont les coûts de production sont inférieurs, ou dont les distances à parcourir vers le marché sont beaucoup plus courtes.

Cette même industrie paie des moyens de production beaucoup plus élevés parce que notre pays désire protéger d'autres industries. Pourquoi l'agriculture n'est-elle pas perçue de la même façon comme un contributeur net qui mérite d'obtenir une protection?

L'influence qu'aura le Comité supérieur du transport du grain sur les opérations de la Commission canadienne du blé et sur ses systèmes de quotas et de commercialisation méthodique est un autre aspect inquiétant du Projet de loi C-155. Je puis assurer le comité que les agriculteurs ne resteront pas à ne rien faire pendant qu'on s'attaquera à la Commission canadienne du blé.

En conclusion, je crois que le Projet de loi C-155 devrait être rejeté et que la discussion du paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau, qu'il soit fait aux producteurs, aux compagnies de chemins de fer ou à qui que ce soit, est vaine. Cette discussion et cette attribution n'amènera pas de diversification, comme le prétendent certains groupes. Le gouvernement devrait conserver le «tarif du Nid-de-Corbeau» et initier sérieusement des négociations sur les barrières tarifaires avec nos partenaires commerciaux afin d'améliorer la vente des produits transformés, s'ils sont vraiment intéressés aux questions de la valeur ajoutée. Il devrait également expédier d'autres produits, comme les produits transformés et du bétail, en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, de façon à répartir les frais sur tout le Canada par le biais de taxes spéciales sur le développement économique. Cela serait un investissement avisé de la part des Canadiens et n'attaquerait pas l'industrie des céréales comme le fait le Projet de loi C-155.

APPENDICE "TRPT-150"

(DACTYLOGRAPHIE A PARTIR D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

Beechy, Sask.

Le 17 juillet 1983

Monsieur le Président et

Messieurs les membres du Comité du transport

Pour les auditions devant être tenues à Régina sur le projet de loi C-155.

Ce mémoire est en faveur du maintien des tarifs actuels du Nid-de-Corbeau et nous pensons que 80% des habitants de la Saskatchewan sont d'accord avec cette position. Le ministre des Transports et ses adjoints ont suscité beaucoup de confusion et de malentendus.

Nous essaierons de couvrir un vaste sujet dans un court mémoire. Certains commentaires seront basés sur des principes et sur des philosophies plutôt que sur des statistiques financières, parce que les statistiques peuvent être déformées et interprétées de nombreuses façons. Dans de nombreux cas, nous exprimerons des inquiétudes et des opinions qui sont très réelles parmi les cultivateurs, mais que ceux-ci n'ont jamais eu l'occasion d'exprimer.

Nous avons dû subir une arrogance insupportable de la part du ministre des Transports et nous espérons vivement que ce comité annulera la législation confuse et stupide qu'il a créée.

Nous avons été forcés d'écouter et de lire les propos des médias d'information qui semblent avoir été achetés par le gouvernement. Quelques crétins de rédacteurs ont même semblé croire qu'il y avait une relation entre les timbres et un boissau de blé ! S'ils pouvaient produire 300 000 lettres pour la même adresse et les faire ficeler en paquets, ils auraient raison; sinon, ils devraient aller à Inuvik ou à Yellowknife et livrer des lettres de porte en porte. Le coût de transport du grain est difficile à évaluer (surtout lorsqu'on donne tant d'argent aux chemins de fer). Mais ce que nous savons, c'est qu'aujourd'hui un train et trois hommes peuvent transporter autant de grain que 51 trains et 225 hommes en 1910.

Au cours des vingt dernières années, les chemins de fer ont reçu environ 2 milliards de dollars de subventions, de matériels, etc. d'un gouvernement qui ne leur demande rien sur les dépenses qu'ils effectuent à l'étranger.

Le ministère des Transports a fondé une grande partie de son argumentation sur un rapport très biaisé de Carl Snavely. Nous prétendons que ce rapport était biaisé parce qu'il disait que les chemins de fer devaient recevoir au moins 20% d'intérêts sur ces cadeaux, qu'ils traitaient comme si les chemins de fer les avaient achetés.

Une grande portion du paiement reçu à l'origine par les chemins de fer était sous forme de terres et chacun sait que la terre est la meilleure protection contre l'inflation. Par conséquent, si l'on veut utiliser l'inflation comme le principal argument en faveur d'une augmentation des tarifs, il serait normal de tenir compte dans la discussion des effets de l'inflation sur la valeur et les profits de ces propriétés. Et nous savons tous que le CP sait très bien s'occuper de ses intérêts immobiliers.

Lorsque le gouvernement reprit le CN, il le chargea d'une énorme dette qui aurait dû être annulée. Après de nombreuses années, durant lesquelles le CN ne fut pas capable de payer les intérêts, le gouvernement donna 800 millions de dollars aux banques et le CN pu déclarer des bénéfices qui furent promptement investis dans d'autres affaires.

On pourrait et on doit apporter de nombreux changements à notre système ferroviaire avant que les cultivateurs ne puissent accepter la nécessité de payer des tarifs plus élevés. Les back-hauls, les duplications et les retards honéreux aux gares de triage n'en sont que quelques exemples. La Commission Hall avait fait de nombreuses recommandations sur les échanges de ligne, la mise en commun de droits d'exploitation et la circulation à sens unique sur certaines lignes. Une liaison entre Ashcroft et Clinton en Colombie-Britannique permettrait de disposer d'une alternative pour aller à Vancouver. Pourquoi certaines de ces recommandations d'économie de la Commission Hall n'ont-elles pas été appliquées ?

Il s'est écoulé huit ans depuis les auditions de la Commission Hall, au cours desquelles les cultivateurs avaient été encouragés à faire connaître leur opinion. De nombreux renseignements utiles avaient été rassemblés, mais le gouvernement décida d'ignorer les conclusions issues du travail tenace de ce groupe de gens de l'Ouest et de se fonder sur le rapport partial d'un seul homme, Snavelly. Le juge en chef Emmett Hall n'est que l'un des nombreux habitants de l'Ouest qui disent que nous devons "conserver le Nid-de-Corbeau".

L'histoire montre que le gouvernement canadien a régulièrement déversé des milliards de dollars dans le système ferroviaire et qu'il a été trop timide pour réclamer une participation quelconque. Les chemins de fer devraient être nationalisés et dirigés comme ils le sont en Europe et dans la plupart des autres pays (il faudrait probablement que nous allions chercher un Européen pour diriger les chemins de fer).

L'Ouest canadien a subventionné les habitants du centre du Canada avec son pétrole; pourquoi ne pouvons-nous pas avoir de transport à bon marché ?

Nous ne voyons pas comment le fait que nous déversions un demi milliard de dollars par an de plus dans les chemins de fer pourrait rendre service à l'agriculture de l'ouest. La ville de Beechy perdrait environ 830 000\$ par an et il est douteux qu'elle puisse survivre à cela. De penser que ce revenu serait remplacé par un revenu accru dans le domaine du bétail et de la transformation n'a pas de sens.

A l'heure actuelle, le gouvernement refuse à la S.C.A. le droit d'emprunter plus de 250 000 000\$, alors qu'ils ont besoin de 500 000 000\$. Il s'agit d'argent qui doit être remboursé avec intérêt! Mais on refuse aux cultivateurs le droit d'emprunter de l'argent à un taux d'intérêt raisonnable, tandis que les chemins de fer reçoivent des subventions qu'ils investissent dans d'autres pays pour pouvoir payer de beaux dividendes à leurs actionnaires.

Nous espérons que vous lirez le livre de John Gallagher intitulé "To kill the Crow" et nous espérons que vous conviendrez avec nous que nous devons "garder le Nid-de-Corbeau".

Respectueusement,

Richard Bothner

Boite postale 314

Beechy, Saskatchewan

APPENDICE "TRPT-151"

Mémoire

présenté au

Comité du Transport de la Chambre des députés

par

John S. Burton

3120 rue Rae

Regina, Saskatchewan

S4S 1S1

sur

Le projet de loi C-155 "Loi sur le transport du grain de l'Ouest"

Régina, Saskatchewan

8 - 11 août 1983.

J'apprécie l'occasion qui m'est donnée de présenter mes vues sur le projet de loi C-155, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La perspective sous laquelle je me place est celle d'un ancien député, d'un cultivateur en activité, d'un économiste professionnel spécialisé en économie agricole et d'un ancien représentant du gouvernement de la Saskatchewan ayant occupé, pendant un certain temps, le poste de directeur exécutif de l'Agence du transport de la Saskatchewan. Cette agence s'occupait surtout de questions de politique en matière de transports.

Je pense qu'il sera utile à ce comité d'avoir quelques renseignements sur mes origines familiales, dans la mesure où cela précisera le contexte historique de la Loi et la direction dans laquelle nous nous engageons pour l'avenir. Mon grand-père est arrivé en Saskatchewan en 1904 avec sa femme, ses six fils et une fille. Ils arrivaient des États-Unis et ont tous vécu le reste de leur vie au Canada. Mon grand-père avait eu une vie difficile aux États-Unis et espérait organiser une vie agréable pour sa famille dans ce nouveau pays. Avant la fin de sa vie, il avait un bon toit pour sa famille, une bonne ferme, et il avait grandement contribué aux affaires publiques dans sa communauté. A son tour, mon père s'engagea dans l'exploitation de la ferme, subit les tribulations des années 30, ainsi que d'autres périodes de difficultés et joua un rôle très actif dans les affaires publiques. Je pense pouvoir dire sans me tromper que les générations suivantes de Burton continuent ces traditions.

Mon grand-père et mon père savaient tous deux que le gouvernement du Canada s'était engagé à garantir indéfiniment aux colons de cette province des tarifs de transport fixes. Cela était l'une des raisons pour lesquelles eux-mêmes, comme des milliers d'autres, étaient venus en Saskatchewan. Ils pensaient qu'ils pouvaient faire confiance à la parole de leur gouvernement qui avait pris la forme d'une loi confirmant un accord avec les chemins de fer du Canadien Pacifique. Ils auraient eu du mal à croire qu'un gouvernement du Canada reviendrait sur les engagements solennels pris avant qu'ils n'arrivent dans ce pays.

Aujourd'hui, mon frère continue d'exploiter les terres de mon grand-père et plus tard de mon père. J'exploite moi-même une ferme de plus de 1000 acres à 45 milles de Régina. Nous avons tous deux une formation professionnelle dans le domaine de l'agriculture et nous pouvons attester que, compte tenu du niveau actuel des prix et des coûts, le rendement d'une ferme est très marginal et que les jeunes cultivateurs qui espèrent s'installer aujourd'hui, en ayant à s'endetter de façon relativement lourde, se retrouveront devant une situation impossible.

Je parle de ceci de façon à insister sur la gravité de la situation économique des fermes et sur l'état très précaire de l'agriculture de l'Ouest canadien. Nous sommes à l'intérieur des terres, loin des voies de transport maritimes et nous faisons face à un nombre important de dangers et de risques dans l'exploitation de nos fermes. L'agriculture de l'Ouest

canadien est l'un des moteurs de l'économie canadienne depuis longtemps et, de fait, elle a fourni au Canada, pendant une bonne portion de son histoire, la base d'un niveau de croissance sans précédent.

Aujourd'hui, beaucoup de gens de la Saskatchewan expriment leurs inquiétudes au sujet de l'avenir de l'agriculture. Jusqu'à cette année, notre province n'a pas connu le même nombre de faillites de ferme que certaines autres parties du Canada. Cependant, ces faillites sont en train d'augmenter de façon significative. Les organismes agricoles et les institutions financières nous avertissent que le nombre de faillites de ferme pourrait croître rapidement, causant un problème important à la province. Naturellement, les faillites ne sont que la partie visible de l'iceberg. Pour bien mesurer la situation, il faut aussi prendre en compte le nombre d'exploitations qui ont été mises sous séquestre, le nombre de ventes précipitées, le nombre de gens qui décident simplement de s'en aller et la réticence de nombreux enfants de cultivateurs à continuer l'exploitation familiale.

Le nombre des fermes a naturellement baissé dans la Saskatchewan depuis les années 30. Des ajustements étaient nécessaires, à cause de mauvaises conditions économiques, de programmes de colonisation mal conçus et de l'impact de la mécanisation agricole. Pendant un certain temps, dans les années 70, il a semblé que ce processus s'était arrêté ou, en tout cas, ralenti. Des programmes publics venaient s'ajouter à de bons prix pour

encourager les gens à rester, et dans certains cas à revenir, dans leurs fermes. Ce processus a maintenant pris fin, sauf pour ce qui est de l'incidence de ceux qui rentrent dans leurs fermes après avoir perdu leur emploi dans les centres urbains, parce qu'il n'y a rien d'autre à faire.

Je sais qu'une augmentation de 500 ou 600% des tarifs de transport aurait un effet sérieux sur ma propre exploitation agricole. D'autres cultivateurs réalisent la même chose, même s'ils ne l'expriment pas en termes arithmétiques.

J'estime que le projet de loi C-155 minera l'économie du grain de l'Ouest canadien, qu'il n'aura pas d'effet compensatoire, qu'il est un acte de soumission aux compagnies de chemin de fer et un acte de mauvais gouvernement.

Permettez-moi de parler d'abord de l'acte de mauvais gouvernement. Lorsque j'étais député, j'ai eu à travailler avec d'autres députés sur deux mesures touchant l'agriculture de l'Ouest canadien. La première était l'"Opération Lift" maintenant considérée comme un épisode infâme dans l'histoire de l'agriculture de l'Ouest canadien. Il y avait, à l'époque, un problème de surplus de grain. Des mesures visant à réduire la production pouvaient être justifiées. Au lieu de faire collaborer les cultivateurs à une approche de ce problème, le gouvernement imposa une série de mesures qui prévoyaient des sanctions et des restrictions et qui désorganisèrent la production pendant un certain temps. Comme on pouvait le prévoir, les

cultivateurs réagirent à l'attitude autoritaire du gouvernement fédéral et à sa politique paternaliste. Si le gouvernement fédéral avait mis au point un programme qui aurait donné une certaine liberté de mouvement aux cultivateurs, ainsi que la possibilité de coopérer, les mêmes résultats auraient pu être atteints en causant bien moins de dommages à l'économie. Il est ironique, naturellement, que moins de trois ans plus tard le Canada eut des difficultés à trouver suffisamment de grain pour satisfaire les besoins de ses marchés.

Le second épisode était la première tentative d'introduction d'un plan de stabilisation des revenus du grain. Malgré de nombreuses protestations sur les aspects inadéquats du projet de loi, y compris le fait qu'il ne prenait pas en considération l'augmentation des coûts de production, le gouvernement continua à pousser sa proposition jusqu'à ce que les événements politiques prennent la relève, le forçant à abandonner le projet. Il est intéressant de noter que, moins de deux ans plus tard, pendant une période de minorité, le gouvernement fut capable de proposer une législation nettement plus adéquate.

Maintenant, dans le projet de loi C-155, le gouvernement du Canada tente de dire à nouveau à l'agriculture de l'Ouest canadien ce qui est bon pour elle. Le Comité s'apercevra que la plupart des cultivateurs sont ouverts aux suggestions concernant les choses que l'on peut mieux faire ou constituants des améliorations. Mais il faudra être très persuasif pour convaincre les cultivateurs que des tarifs de transport 5 à 6 fois plus élevés que les tarifs actuels en 1991 ou que des tarifs encore plus élevés en l'an 2000 seront une bonne chose pour eux.

Cela est particulièrement difficile à accepter lorsque les cultivateurs s'aperçoivent qu'on ne leur fournit aucune garantie de prix ni de revenus. Par exemple, à l'heure actuelle, les prix mondiaux du grain sont bas et d'après les perspectives pour la campagne agricole 1983-1984 les prix définitifs seront inférieurs à ceux de 1982-1983 et d'autres années antérieures. La seule garantie qu'ont les cultivateurs sur le prix du grain qu'ils vendent par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé est le prix initial qui est fixé pour chaque campagne agricole. Ceci constitue effectivement un certain élément de garantie, puisqu'il y a eu des cas, dans le passé, où le Parlement a dû voter des fonds de compensation pour combler les déficits de certaines catégories de grain, dus à une dépression des prix mondiaux. Il aurait été raisonnable, dans la situation présente, de s'attendre à ce que le gouvernement fédéral maintienne le niveau des prix initiaux 1982-1983. Les prix avaient déjà été quelque peu réduits par rapport aux années précédentes, et, au lieu de cela, les prix 1983-1984 sont plus bas que ceux de 1982-1983. Malgré la précarité de la situation interne, que j'ai déjà décrite, l'agriculture de l'Ouest canadien présente une immense contribution à l'économie canadienne. Le pouvoir d'achat ainsi généré occupe une place significative dans l'activité économique totale du Canada et, à l'heure actuelle, porte de 5 à 6 milliards de dollars dans la colonne positive à notre balance du commerce international et à la balance des paiements. Cette contribution ne peut pas être ignorée, ni mise en danger. Si le projet de loi C-155 est accepté, l'agriculture de l'Ouest canadien sera mise en danger.

J'ai laissé entendre plus haut que le projet de loi C-155 minerait l'économie agricole du l'Ouest canadien. Actuellement, un grand nombre de fermes opèrent avec un profit très marginal. Statistique Canada et le Conseil canadien des grains ne laissent entrevoir aucun espoir d'augmentation des prix du grain cette année et ne permettent d'espérer que vaguement que ces prix augmenteront en 1984. Incidemment, la situation économique d'un grand nombre d'exploitations de bétail n'est pas très bonne elle non plus. Au cours des dernières années, un grand nombre de cultivateurs se sont débarrassés de leur exploitation de bétail tout simplement parce que cela ne payait pas. Il devient alors doublement difficile pour les cultivateurs de comprendre la suggestion selon laquelle une augmentation de la production de bétail compensera tout résultat néfaste des changements du tarif du Nid-de-Corbeau.

Les cultivateurs de l'Ouest canadien et les institutions publiques ont surmonté un grand nombre de risques et de dangers pour développer une industrie agricole saine. Mais il n'y a pas très loin entre une exploitation saine et une exploitation qui ne peut pas être maintenue. Les six dangers standard pour l'agriculture - la sécheresse, le gel, la rouille, les insectes, l'humidité, la grêle - sont omniprésents. Les éleveurs de bétail et les autres entreprises agricoles font face à d'autres types de difficultés. De fait, étant donné la géographie économique de l'Ouest du Canada, une augmentation importante des tarifs de transport minera sérieusement le bien-être de l'agriculture et aura, par contre-coup, des effets sur l'ensemble de l'économie canadienne.

Ce système de transport de première catégorie dont on nous parle sera une piètre consolation pour les cultivateurs dont l'exploitation ne sera plus économiquement viable.

Aucun argument convaincant n'est venu soutenir la thèse selon laquelle l'initiative du gouvernement fédéral en matière de transport comporte des bénéfices compensatoires pour l'agriculture de l'Ouest canadien. La perspective d'augmentation de la production de bétail pour les marchés des États-Unis n'est pas convaincante, à cause des réactions passées des États-Unis à l'accroissement des importations.

La seule conclusion à laquelle on peut arriver est que le projet de loi C-155 représente un autre acte de soumission du gouvernement du Canada à ses chemins de fer, comme cela s'est produit en de nombreuses occasions au cours des années.

Un récent sondage montre que l'opinion publique de la Saskatchewan est très fortement opposée à l'initiative du gouvernement fédéral. Seulement 6,7% des personnes interrogées ont répondu que la politique du gouvernement est bénéfique pour l'Ouest. Seulement 7,7% ont dit être en faveur des changements proposés par le gouvernement fédéral. Seulement 8,1% ont dit que ce changement aurait pour effet une production agricole accrue. Seulement 11,1% ont dit qu'il en résulterait une activité agricole plus importante dans l'Ouest. Seulement 18% pensaient que ces changements encourageraient les cultivateurs à diversifier leur production.

Je voudrais conseiller vivement au Comité d'insister pour la mise au point d'une nouvelle politique du transport au Canada, qui prévoirait un investissement public direct dans des installations nécessaires, plutôt qu'une distribution de fonds aux chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer devraient par ailleurs être tenues d'investir une proportion adéquate de leur argent dans le développement d'installations au Canada plutôt qu'à l'étranger. Il ne sera pas possible de résoudre un grand nombre de nos problèmes de transport tant que nous ne nationaliserons pas entièrement le Canadien Pacifique Limitée et que nous ne développerons pas pour ce pays un système de transport intégré, exploité dans l'intérêt du public. J'estime de plus que la compensation à verser au Canadien Pacifique pour sa nationalisation devrait être couverte par la valeur des bénéfices reçus dans le passé.

Respectueusement,

John S. Burton

APPENDICE «TRPT-152»

Messieurs, je me présente: mon mari et moi exploitons Willowfern Farms, ferme d'élevage de taille moyenne comportant environ 400 bovins Simmental enregistrés. Willowfern Farms, qui a été créé en 1973, est situé tout juste au sud de la ville de Calgary. Malheureusement, la superficie du terrain n'est pas assez grande pour que nous puissions nous suffire à nous-mêmes pour l'alimentation de notre bétail durant l'hiver ni pour que nous ayons suffisamment de pâturage l'été. Nous devons louer environ deux sections de pâturage de mai à novembre et pratiquer en outre le partage des récoltes, ce qui a pour résultat de nous fournir suffisamment de foin et de paille, habituellement, pour nos besoins de l'hiver. Votre comité nous intéresse d'une manière particulière du fait que notre exploitation dépend entièrement de l'accès à un marché national de céréales fourragères qui soit à la fois sur et économique pour l'achèvement ou la mise à terme de notre produit.

Comme je partais dernièrement d'un endroit où j'avais assisté à un dîner et que notre hôte me remerciait de ma présence, j'ai répondu: «tout le plaisir est pour moi. Je suis plongée entièrement dans le Nid-de-Corbeau depuis quelques temps et ce changement m'a beaucoup plu.» «Oh non, a t-il répondu. Je ne puis croire que vous combattez le projet de loi C-155. Nous avons besoin d'un meilleur service ferroviaire dans l'Ouest. Occupons-nous-en... payons les chemins de fer... il est trop tard pour retourner en arrière... nous pourrions régler les problèmes à mesure que nous avancerons!» Messieurs, la compréhension embryonnaire et la mentalité de philistin que révèle une telle déclaration, à laquelle trop de personnes souscriraient, hélas, aurait pour effet, si elle n'était pas contestée, de ruiner non seulement l'économie et la possibilité de croissance de l'Ouest canadien, mais aussi de détruire un mode de vie que partagent aujourd'hui des milliers de familles qui, globalement, constituent un élément très important du caractère «canadien».

Le Canada ne saurait tout simplement pas accepter une mesure législative rassemblée à la hâte comme ce fut le cas, selon moi, du projet de loi C-155. Nous n'avons ni la capacité économique, ni la résistance ni la croissance spéculative qui existait il n'y a encore que quelques années pour pouvoir improviser une mesure législative au dernier moment et «la faire fonctionner». Pour donner plus de force à cette déclaration, j'ajouterai que, selon moi, la «sensibilisation spéciale», toute superficielle, adoptée par la plupart d'entre nous dans un passé récent ne peut plus être tolérée car elle annonce un cataclysme.

Le projet de loi C-155 présenté aux Communes le 12 mai 1983 constitue, du moins pour la plupart de ceux d'entre nous qui pratiquent l'agriculture dans l'Ouest canadien, un anachronisme et à ce titre c'est la mesure législative la moins importune, la plus restrictive, la plus méchante et la plus négative qui nous soit venue d'Ottawa; en tout cas du vivant de la plupart d'entre nous qui sommes ici aujourd'hui.

Le projet de loi C-155 est inopportun et importun puisque le retrait de la protection statutaire accordée par le tarif du transport des marchandises aura indubitablement pour effet de faire disparaître de nombreux producteurs et de nombreuses industries relatives aux services. De toute évidence, les membres du présent comité doivent cesser de croire que les producteurs de l'Ouest, qu'ils s'occupent de céréales, d'élevage ou des deux, ont le moyen de survivre aux effets du projet de loi C-155. En vous priant d'examiner les chiffres qui suivent, je vous rappelle qu'ils ont été établis au moment où les tarifs statutaires du transport des marchandises étaient encore en vigueur.

REVENU AGRICOLE NET

	1979	1980	1981	1982	(-)(+)%
	- en millions de dollars -				
Île-du-Prince-Édouard	7	31	94	28	(-) 70%
Alberta	764	795	824	532	(-) 35%
Nouveau Brunswick	44	32	64	43	(-) 33%
Saskatchewan	813	663	1,628	1,181	(-) 27%
Manitoba	227	60	445	333	(-) 25%
Québec	601	553	694	663	(-) 4%
Ontario	831	800	840	822	(-) 2%
Colombie-Britannique	178	167	83	143	(+) 42%
Nouvelle-Écosse	50	56	49	54	(+) 9%
Terre-Neuve			5	7	(+) 3.5%
Canada	3,545	3,157	4,726	3,806	(-) 19%

Source: Statistique Canada

Le revenu agricole net a diminué de 920 millions de dollars OU 19.5 pour cent en 1982 comparativement à 1981, bien que le total des recettes en argent soit demeuré à peu près le même durant cette période. Cette baisse a été causée par des augmentations énormes relatives aux coûts des intrants et par une baisse radicale de la valeur des stocks.

Une mise à jour faite par Statistiques Canada pour 1983 montre que le total des recettes agricoles en argent au Canada pour le premier trimestre s'établit à environ 4.9 milliards de dollars, soit 2 pour cent DE MOINS que pour la même période de l'an dernier, ce qui laisse croire que, dans la meilleure hypothèse, le revenu net réalisé pour 1983 va demeurer stationnaire.

Il est choquant de constater à quel point le projet de loi C-155 est restrictif puisque l'idée de «payer les chemins de fer» n'est neutre ni au point de vue des ressources ni à celui du marché et que, par conséquent, cela perpétue nettement les distorsions qui se sont établies entre le secteur de la production des céréales, celui de la production du bétail et l'industrie secondaire dans l'économie de l'Ouest.

Selon moi, messieurs, l'aspect le plus irréversible et le plus regrettable du projet de loi C-155 consiste dans le maintien d'un système agricole qui, pour participer à un programme de subventions, va limiter les producteurs à la production de certaines récoltes, année après année.

Quatre-vingt pour cent de toutes les terres agricoles exploitées au Canada le sont dans l'Ouest. On peut lire, dans la Stratégie agroalimentaire du Canada, qu'une gestion insuffisante et mauvaise du sol et de l'eau causée par la pratique répandue des jachères d'été a eu pour résultat une salinisation accrue qui atteint près de 10 pour cent des terres cultivées des Prairies et qui augmente constamment. De plus, à cause de l'oxydation, les sols organiques se détériorent lorsqu'ils sont cultivés et la perte de jusqu'à 50 pour cent de matières organiques dans bien des sols des Prairies a eu pour effet de réduire la productivité et de favoriser beaucoup plus l'érosion éolienne. Une gestion améliorée, par exemple la rotation consciencieuse des cultures peut retarder le processus, mais la durée qui reste de ces aires de production sans pareille pourrait bien être de moins de 50 ans. Peut-on soutenir sérieusement qu'il soit sage de pratiquer autre chose qu'une politique dynamique de conservation des ressources devant la réalité de l'épuisement de ces ressources? Que l'on ne s'y méprenne pas! Si une gestion améliorée ne peut que retarder le processus, alors C-155 va accélérer la perte de productivité et personne ne peut se fermer les yeux devant les conséquences dangereuses que cela entraîne!

Le projet de loi C-155, qui favorise exclusivement les chemins de fer du Canada en leur permettant de recevoir 100 pour cent de leurs coûts variables à long terme PLUS 20 pour cent de leurs frais généraux, PLUS 20.5 pour cent d'apports à leurs besoins en immobilisations et le gouvernement du Canada en établissant une limite inacceptable de 31.1 millions de tonnes en transport subventionné font preuve de méchanceté à l'égard de tous les autres canadiens.

Il faut se souvenir que, puisque le projet de loi C-155 encourage l'exportation des produits bruts, tous les Canadiens seront soumis à des prix plus élevés à la consommation dans le cas des produits alimentaires qui font appel à des céréales, par exemple le pain et des produits de l'élevage tels que la viande, le beurre, le fromage, le lait et les oeufs.

En Alberta, le tiers du processus de fabrication porte sur la transformation des produits agricoles. Beaucoup d'entre nous, pour augmenter nos profits, allons accroître l'envoi de nos produits vers l'Est du Canada à des fins d'achèvement et de traitement. Cela aura pour effet de faire disparaître des possibilités d'emploi et de revenu dont on a le plus grand besoin et qui sont normalement fournies par le traitement ou la valeur ajoutée de la production en Alberta.

En retirant, sans offrir de remplacement important, l'avantage constitué par le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, le projet de loi C-155 se montre extrêmement peu sensible à l'égard des producteurs de céréales de l'Ouest. Franchement, Messieurs, ce texte législatif pourrait même être considéré comme

hostile à l'égard de nos aspirations si l'on se rend compte soudain que la nouvelle loi sur le transport du grain dans l'Ouest ne vise pas à améliorer le caractère insuffisant du système actuel de transport des céréales. Plus précisément, l'utilisation restreinte des wagons des producteurs, la semaine de cinq jours pour les sociétés et les terminaux d'élévateur, le gaspillage produit par l'échantillonnage des wagons, le classement des céréales trois fois et leur pesage six fois, un temps de roulement excessif, des frais excessifs de manutention, d'entreposage et de surestaries. Quelle que soit la manière dont on le nomme, nous n'aurons pas un système efficace de manutention et de transport des céréales tant que ces restrictions n'auront pas été surmontées.

Le ministère des Transports se montre certes mal disposé à l'égard du secteur de la production, de la commercialisation et de la transformation du boeuf de l'agriculture albertaine, qui fournit un facteur de multiplication de 4:1 et, par conséquent, offre une meilleure performance que tous les autres secteurs. Les recettes des fermes de l'Alberta à l'égard des bovins et des veaux ont été de 1.1 milliard de dollars en 1982. M. Pépin a reconnu que les éleveurs de bovins et l'industrie de l'élevage ne seraient pas enchantés du projet de loi C-155. Il a reconnu en outre que les éleveurs seraient touchés par une augmentation du coût des céréales fourragères dans l'Ouest à cause de la disparition du tarif statutaire du transport des marchandises. A cette fin, M. Pépin a tout simplement lancé la balle à M. Whelan dans l'espoir que des améliorations pourraient être réalisées. Je trouve que cela ressemble au sport romain consistant à jeter des hommes en pâture aux lions! Encore une fois nous adoptons des politiques de réaction plutôt que de formuler des politiques actives et positives qui, par l'identification consciencieuse de tous les problèmes et par le moyen d'une intégrité scrupuleuse, pourraient rendre service à tous.

Au cours de l'année de récolte 1980-1981, 744 millions de boisseaux d'avoine et d'orge ont été produits globalement dans les Prairies. De cette quantité, environ 316 millions de boisseaux, soit 42 pour cent, ont été consommés dans les Prairies. La législation de M. Pépin consistant à payer les chemins de fer et à verser de l'argent pour subventionner uniquement les céréales d'exportation a pour effet que les éleveurs de l'Ouest devront payer:

- 1.) la juste valeur marchande des céréales PLUS
- 2.) le niveau des subventions versées aux chemins de fer.

Les éleveurs locaux devront donc égaler une subvention à l'exportation d'environ 32.00 \$ la tonne lorsqu'ils achèteront un produit local à des fins internes. Veuillez comprendre, messieurs, qu'un grand nombre des 37 134 exploitations agricoles qui pratiquent l'élevage en Alberta vont tout simplement réduire leur part d'élevage des bovins ou même y mettre fin. Au fur et à mesure que déclinera la production des bovins, il en sera de même de la demande du marché interne des céréales fourragères. Au fur et à mesure que diminuera l'utilisation interne, il se produira inévitablement un transfert de la production des céréales fourragères aux céréales pouvant être transportées à moins de frais que la subvention du pas du Nid-de-Corbeau. Ce transfert de

production considérable va rendre beaucoup trop bas le maximum des 31.1 millions de tonnes et imposer un fardeau sans précédent aux exigences de manutention, d'entreposage et de livraison de notre système actuel puisque les producteurs se hâteront de livrer leur produit avant l'imposition du tarif composite pour le transport des marchandises. Ce scénario a un autre aspect, les fournisseurs internes de céréales fourragères reçoivent un règlement immédiat alors que les fournisseurs à l'exportation doivent habituellement attendre un règlement jusqu'à dix-huit mois.

Voyez donc quel avenir nous attend, nous possédons une quantité sans précédent de céréales à exporter--toutes soumises aux fluctuations du commerce international et notamment aux problèmes suivants: les modalités changeantes du commerce international, les fluctuations annuelles des besoins exprimés par les pays importateurs et la commercialisation dynamique pratiqués par d'autres pays exportateurs, dont les États-Unis, qui, au cours de la dernière décennie, ont augmenté leurs exportations de 500 pour cent, comparativement à l'augmentation canadienne de 50 pour cent.

N'oublions pas non plus que les possibilités concurrentielles du Canada sont compromises par les avantages naturels d'autres pays, par exemple le peu de distance entre les exploitations agricoles et les ports de mer ou encore des réseaux très développés de transport par eau. Il faut aussi se souvenir des avantages artificiels fournis à d'autres producteurs exportateurs. Par exemple, la CEE offre des subventions directes de 2.35 \$ le boisseau. Les États-Unis paient une subvention moyenne de 13.81 \$ (U.S.) la tonne dans le cas du blé et de 6.84 \$ (U.S.) la tonne en ce qui concerne l'orge. Une somme additionnnelle de 11.4 milliards de dollars est offerte par le programme PIK. Ces subventions et d'autres assurent à nos rivaux un avantage concurrentiel non seulement sur le plan des prix mais aussi sur celui de la livraison.

Les aspects négatifs du projet de loi C-155 vont nettement nuire à tous les éléments de notre industrie. Il faut se souvenir que tout le monde est solidaire--on ne peut y échapper--lorsqu'il s'agit de l'avenir de l'agriculture. Je vous en prie, messieurs, n'allez pas aggraver les difficultés des Canadiens de l'Ouest. En effet nous devons déjà:

- 1.) subir la perte de plusieurs millions de dollars par des tarifs deux fois puis cinq fois supérieurs à ceux du pas du Nid-de-Corbeau,
- 2.) subir une perte de production du bétail et, par conséquent, perdre encore plusieurs millions de dollars,
- 3.) voir diminuer les investissements à long terme et assister à une perte ultérieure de l'activité économique créée par les industries créatrices de valeur,
- 4.) voir avec tristesse nos amis et nos voisins entreprendre de remplacer leurs emplois perdus,

5.) assister à la disparition de l'avantage concurrentiel naturel que possédaient les Prairies,

6.) nourrir le faible espoir que les chemins de fer vont améliorer le service ferroviaire.

A ce point de vue, le projet de loi C-155 annonce pour l'Ouest du Canada une industrie unidimensionnelle qui aura de plus en plus besoin d'aide et qui devra lutter, avec des ressources limitées, pour soutenir une faible proportion seulement de notre population.

Le premier ministre Trudeau aurait dit que les éleveurs sortent perdants du projet de loi C-155 parce qu'ils n'ont pas voté comme il l'aurait voulu et que « nous n'avons pas crié assez fort ». Même en tenant compte de la doctrine de la « realpolitik », il faut se demander si nous n'avons pas droit à un meilleur gouvernement que celui-là. On ne saurait douter que la raison d'être du gouvernement du Canada est de créer des politiques qui, alors même qu'elles visent particulièrement à procurer un avantage à certains éléments de la population, n'empêchent pas la poursuite, par le reste d'entre nous, de ce que beaucoup croient être un droit « inaliénable » à l'autodétermination. Dans ce cas, le gouvernement du Canada doit garder intact, inviolé, total et libre de toute ingérence gouvernementale le « droit » des producteurs de l'Ouest de choisir le type de culture qu'ils veulent exploiter, l'ampleur de cette culture, le marché sur lequel cette culture doit être vendue et enfin, le type de transport à utiliser pour la livraison des produits de cette culture.

Il semble bien que, du moins dans le cadre temporel actuel, les besoins de tous les Canadiens ne sauront être satisfait QUE SI votre comité permanent du transport fait preuve de la vigueur et du courage qu'il faut pour surmonter des inquiétudes régionales imaginaires; pour considérer la prise de position de certains groupes comme centrée sur soi, visant simplement à se maintenir et irréfléchie à l'égard de l'ensemble de l'industrie et pour modifier le projet de loi C-155 d'une manière qui soit immédiatement neutre sur le plan des marchés et sur celui des ressources.

La modification de C-155 pour offrir aux producteurs la possibilité de choisir entre recevoir en argent une part proportionnelle de l'avantage lié au tarif du pas du Nid-de-Corbeau et faire payer cet avantage directement aux chemins de fer est une condition essentielle non seulement de l'acceptation par les producteurs de l'Ouest de la voie proposée mais aussi du maintien de notre « mode de vie » de l'Ouest et de notre économie des Prairies.

Messieurs, je vous remercie de la possibilité qui m'a été donnée de me présenter aujourd'hui devant vous. Je comprends les pressions qui s'exercent sur vos délibérations et je n'envie pas l'obligation où vous vous trouvez de rendre un jugement qui peut ressembler à celui de Salomon.

KAREN CHASE

RR 8

CALGARY (ALBERTA) T2J 2T9

APPENDICE «TRPT-153»

113 av. J. South
Saskatoon (Saskatchewan)
19 août 1983

Monsieur,

J'ai reçu une invitation d'Ottawa de vous écrire au sujet du projet de loi C-155.

Ma première réaction est que le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer tel quel. En vertu de la Constitution les Indiens ont droit à tous les avantages et les droits sur nos terres, pourquoi alors ne garderions-nous pas le même régime de tarif. Vous êtes prévenu, nous allons nous battre plus fort que jamais.

Nous sommes l'épine dorsale du pays. Les compagnies de chemin de fer devaient maintenir des wagons ainsi de suite et les réserver pour un usage en particulier. C'est le contraire qui se produit, l'on projette des hôtels ainsi de suite pour les vendre à perte par la suite et maintenant l'on s'en prend aux cultivateurs.

C'est une honte de voir où en est rendu le prix du blé. Nous voulons le Nid-de-Corbeau et si les compagnies de chemins de fer ne sont pas en mesure de nous fournir ce service alors le gouvernement devrait s'en charger ou encore mieux laisser l'entreprise privée s'en occuper.

Je ne voudrais pas voir de sang couler. Nous en avons assez de payer des impôts pour le bien-être social des Indiens lorsque nous éprouvons nous-mêmes de la difficulté à joindre les deux bouts.

Je n'ai qu'une chose à dire, nous allons nous battre pour garder le Nid-de-Corbeau. Vendez le CN à l'entreprise privée. Nous voulons du service. Les grèves nous ont fait perdre des millions de dollars. C'en est assez. Les syndicats devraient nous rembourser nos pertes. Nous n'avons qu'un objectif: garder le Nid-de-Corbeau.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Edna Haider

APPENDICE «TRPT-154»

COWLING Douglas

PAYER LES EXPLOITANTS AGRICOLES POUR PRODUIRE LE GRAIN - PAYER
LES CHEMINS DE FER POUR LE TRANSPORTER

Je suis un actionnaire, partisan et défenseur de la United Grain Growers. Ma position concernant la répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau se rapproche cependant beaucoup de celle des trois pools.

Il n'y a pas de doute qu'il faut modifier la loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau de façon à fournir aux chemins de fer une rémunération suffisante pour le transport du grain. Le cadre législatif nouveau doit être suffisamment souple pour satisfaire aux besoins de l'évolution de la situation. Le tarif doit continuer à protéger les producteurs contre les décisions arbitraires que prennent les chemins de fer en ce qui a trait aux taux et au service. On ne doit pas oublier que les chemins de fer sont un monopole autant qu'ils l'ont toujours été.

Il est raisonnable que les producteurs de grain d'exportation s'attendent à avoir à payer les frais supplémentaires que causera une rémunération adéquate. Les chiffres en rond que Gilson a proposés semblent représenter une répartition équitable des coûts entre le producteur et le pays dans son ensemble. Du point de vue pratique, c'est le marché le plus juste que les producteurs peuvent espérer. M. Gilson et le gouvernement fédéral semblent avoir accepté que les producteurs prétendent à un droit légitime quand ils demandent «une subvention du Nid-de-Corbeau».

Le concept initial de la loi du Nid-de-Corbeau était double.

1. Protéger les producteurs de grain d'exportation contre les décisions arbitraires des chemins de fer en matière d'établissement des prix qui refléteraient non le coût du transport du grain mais plutôt la situation monopolisatrice des chemins de fer.

(Tarifs statutaires)

2. Fournir, en tant qu'élément de notre politique nationale, une subvention de contrepois aux producteurs de grain d'exportation pour compenser les nombreux aspects de la politique nationale qui n'étaient pas à leur avantage (subvention du Nid-de-Corbeau).

Dans une certaine mesure, le rapport Gilson accepte ces deux principes fondamentaux et en fait état. La philosophie de la loi initiale sur le tarif du Nid-de-Corbeau et la subvention du Nid-de-Corbeau qui en découle et la

philosophie qui a maintenu cette loi jusqu'ici ne faisaient nullement état d'un versement de subvention à l'intention de l'agriculture de l'Ouest canadien. On ne devrait pas le croire en 1982. C'est là que M. Gilson a fait fausse route.

Aucune formule combinée de tarifs ni contingentement d'importation ou contingentement de la production ne peuvent avoir un effet important sur le prix de vente du grain d'exportation. Le grain doit pouvoir supporter la concurrence. Le prix n'a rien à voir avec le coût de la production canadienne ou le coût du transport canadien. Le marché international du grain est évidemment soustrait au contrôle des producteurs de grain de l'Ouest ou de leurs gouvernements. Le gouvernement peut aider les producteurs de grain d'exportation à se maintenir en état de solvabilité en maintenant le coût de production et de commercialisation au niveau minimum ainsi que le coût du transport du grain aux points d'exportation.

Si l'état de santé de l'économie canadienne ou de l'agriculture de l'Ouest n'était pas fondé en grande partie sur l'exportation des grains de l'Ouest, il serait insensé de continuer d'encourager la production pour cette raison. Il semble bien, cependant, que l'inverse soit juste. On devra exporter, dans l'avenir prévisible, une très grande proportion du grain de l'Ouest. Les dollars d'exportation qui seront ainsi acquis seront à l'avantage de tous les canadiens. Pour pouvoir continuer d'obtenir ces dollars précieux d'exportation, les producteurs auront besoin de toute l'aide et de tout l'encouragement qu'ils peuvent obtenir s'ils veulent faire face à la concurrence intense qui existe dans le marché international du grain. Quel que soit le niveau de la subvention du Nid-de-Corbeau qu'on puisse adopter et que le gouvernement est disposé à appuyer, elle devra servir aux fins qu'on avait envisagées au départ. Elle devrait servir à aider une industrie d'exportation importante et rentable à faire parvenir ses produits au marché. Elle devrait être versée directement aux chemins de fer qui devront l'utiliser pour l'objet déterminé pour lequel elle existe. Ce serait de fausser complètement l'objet de la subvention du Nid-de-Corbeau que de la transformer en une sorte de subvention générale de l'agriculture de l'Ouest.

C'est une supercherie de soutenir qu'une subvention directe pour le transport du grain au marché d'exportation fausserait l'économie de l'Ouest du Canada et nuirait à l'industrie de la transformation secondaire et à l'industrie du bétail. Cela est inexcusable et provient de motifs intéressés. Il existe tant d'inégalités dans l'économie canadienne qu'il faut qualifier de déraisonnable l'idée selon laquelle la subvention du Nid-de-Corbeau est celle qui devrait, seule, être éliminée. Le concept général de la loi du Nid-de-Corbeau était de fournir un contrepoids pour équilibrer les diverses inégalités au sein de la politique nationale globale.

Les producteurs de grain d'exportation ne s'attendent pas à recevoir directement les bénéfices qui proviennent des industries des produits laitiers ou de la volaille en raison des techniques de la gestion de

l'approvisionnement qui sont utilisées pour que le coût de production soit l'un des principaux éléments de l'établissement du prix de leur produit.

Les producteurs de grain d'exportation ne s'attendent pas à participer directement aux divers subsides et subventions que le gouvernement accorde à l'industrie du boeuf. Ces programmes provinciaux et ces programmes fédéraux qui doivent être annoncés n'ont qu'un seul objet principal. L'industrie du boeuf doit être stabilisée de façon que les producteurs puissent recevoir pour leur produit un prix plus réaliste en fonction du coût de leur production.

Les producteurs de grain d'exportation ne s'attendent pas à obtenir une partie directe des subsides et des concessions mis par le gouvernement à la disposition de ceux qui construisent et exploitent les usines de transformation secondaires qui fonctionnent actuellement dans l'Ouest du Canada en dépit, on peut dire, du Nid-de-Corbeau.

Tous les programmes ci-dessus et un grand nombre d'autres programmes sont en général louables et nécessaires et méritent l'appui généreux de tous les canadiens. Ils ont pour objet de réaliser les objectifs d'un secteur déterminé de l'économie.

Mais ne doutez pas que c'est le grand public qui paie les avantages qui découlent de l'exploitation de ces programmes et de la mise en oeuvre de ces politiques. Ces programmes sont payés soit par l'impôt ou indirectement dans le prix payé par le consommateur pour une pinte de lait ou une douzaine d'oeufs. Tout ceci fausse autant le fonctionnement d'un marché libre que toute subvention directe qui est versée pour le transport du grain vers les points d'exportation. On ne devrait pas faire une distinction pour la subvention du Nid-de-Corbeau comme si nous voulions attribuer le blâme à ce programme tandis que nous avons bien d'autres chats à fouetter.

Si la «subvention du Nid-de-Corbeau» était versée directement aux exploitants agricoles, elle devrait être fondée sur la superficie des terres et leur productivité. Elle ne devrait pas être liée à la quantité de grain qui est mis en marché par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé ou de toute autre organisation. Si l'on lie le versement à la production d'un produit donné ou d'un mélange de produits, on crée les mêmes inégalités qu'on reproche au système à l'heure actuelle. Je tiens pour acquis que le gardien d'une terre arable aurait droit à sa partie de la subvention générale même s'il décidait de ne pas produire de produit vendable.

Cela serait ridicule. Le concept de ces versements perdrait toute crédibilité et toute justification logique ou morale. Ce serait le cas même si la collectivité agricole--sans parler du pays dans son ensemble--avait à payer pour cette subvention.

L'ALLOCATION DE L'EXPLOITANT AGRICOLE

Ceux parmi nous qui s'occupent de la production du grain d'exportation ne doivent pas se laisser faire. Si nous ne faisons pas front commun, nous serons des victimes. Nous n'avons pas d'excuses à offrir. On a besoin de «la subvention du Nid-de-Corbeau» tout autant qu'auparavant. Il faut, certes, apporter des modifications à l'ancienne loi sur le Nid-de-Corbeau et la mettre à jour. Nous ne devons cependant pas tolérer un faussement complet de son objet historique. Et ce serait un faussement de son objet de le transformer en une subvention générale.

L'industrie du grain d'exportation est l'une des quelques industries qui peuvent encore rivaliser avec ses concurrents sur le marché international et y vendre en masse. Le prix n'est pas aussi satisfaisant qu'il pourrait l'être mais le grain se vend encore très bien. Notre chiffre d'exportation du grain est à un niveau maximum cette année. Nous savons que nous avons les ressources et la technologie pour augmenter notre production de 50 pour cent. Peut-on imaginer qu'il pourrait surgir suffisamment de demande de transformation secondaire pour assimiler, au pays même, une production aussi massive? Certainement non, ni à court terme ni à longue échéance.

L'industrie du grain d'exportation obtient à l'heure actuelle de l'aide pour faire parvenir son produit au marché. Ne remplaçons pas cette aide par une subvention imprécise et générale fondée sur la production de rien du tout. Le déficit fédéral actuel de 20 milliards de dollars comporte suffisamment de ces versements. Ne refusons pas un stimulant direct à la poule qui continue de pouvoir, de temps en temps, à pondre l'oeuf d'or.

SECTION AQUI PAIE POUR LES RECOMMANDATIONS DE GILSON ET COMBIEN?

Il est temps, dans le débat au sujet du Nid-de-Corbeau, de s'attacher aux particularités des propositions Gilson, au niveau du producteur. Les recommandations Gilson contenaient des objectifs qui ont été complètement débattus, bien qu'on n'ait pas obtenu de consensus. L'étape suivante est d'examiner les particularités. Ce n'est que grâce à ces détails que les producteurs pourront décider comment protéger leurs intérêts.

On doit répondre à plusieurs questions-clé:

1. Quel sera le coût de la mise en pratique des recommandations de Gilson et qui en acquittera le coût?
2. Même si les producteurs acceptent les objectifs de Gilson, la stratégie de Gilson est-elle la meilleure?
3. Le coût de ces objectifs est-il tolérable et ce coût est-il réparti de façon juste et équitable selon la formule de Gilson?

Examinons d'abord les coûts. Quelle sera la nouvelle structure des tarifs du transport des marchandises si on suit les recommandations de Gilson?

Le Dr Gilson a produit dans son rapport un certain nombre de tableaux sur «les effets des coûts». Chaque tableau est fondé sur des choix différents en ce qui a trait à des hausses des coûts ferroviaires éventuelles et sur diverses formules pour la répartition de ces coûts majorés entre les producteurs et le gouvernement.

L'écart des effets des coûts d'un tableau à un autre est considérable mais non désastreux. On a tiré les chiffres de la ventilation qui suit (voir le tableau A de la page suivante) du «tableau V-6A» du rapport Gilson. Le tableau V-6G est établi selon ce que le Dr Gilson appelle la proposition des expéditeurs pour le partage de la hausse des coûts. Du point de vue des producteurs, c'est donc là l'un des choix les moins coûteux.

Les données comparatives brutes pour l'exportation de 30,4 millions de tonnes et de 36 millions de tonnes sont choisies pour les raisons suivantes:

1. Le Dr Gilson recommande au gouvernement de verser la subvention aux chemins de fer pour compenser l'insuffisance de recettes (Subvention du Nid-de-Corbeau) seulement sur le volume brut d'exportation jusqu'à 30,4 millions de tonnes. Toute quantité au-delà de ce chiffre serait transportée au taux compensatoire intégral (42,46 \$ la tonne) débité aux producteurs.
2. Trente-six millions de tonnes constituent la cible d'exportation de la Commission canadienne du blé pour 1990.

Les choix 3 et 4 exigent une explication supplémentaire. Le Dr Gilson estime qu'en 1991-92, le versement total du gouvernement fédéral visant à compenser l'insuffisance des recettes des chemins de fer serait de 885,4 millions de dollars par année (tableau V-gA). Il propose également que d'ici 1991-92, 81 pour cent de cet argent soit versé aux producteurs d'une façon impartiale (un paiement selon la superficie de la terre en production). Ceci s'élèverait à 717,2 millions de dollars. L'effet net de cette subvention serait que le taux du transport des marchandises exigé des producteurs serait augmenté d'autant.

30,4 millions de tonnes exportées $\frac{717,2}{30,4} = 23,60$ \$ la tonne

36 millions de tonnes exportées $\frac{717,2}{36} = 19,92$ \$ la tonne

Les 19 pour cent qui restent continueraient d'être versés aux chemins de fer, soit un montant égal à 168,2 millions \$.

30,4 millions de tonnes exportées $\frac{168,2}{30,4} = 5,53$ \$ la tonne

36 millions de tonnes exportées $\frac{168,2}{36} = 4,67$ \$ la tonne

TABLEAU A

BARÈME PROPOSÉ DU TARIF DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU GRAIN D'EXPORTATION

Taux statutaire		OPTION 1	OPTION 2	OPTION 3	OPTION 4	
		Exportations totales inférieures à 30,4 millions de tonnes. Versement total du gouvernement aux chemins de fer	36 millions de tonnes exportées. Versement total du gouvernement versé aux chemins de fer	Exportations totales inférieures à 30,4 millions de tonnes. 19 % du versement du gouvernement aux chemins de fer	36 millions de tonnes exportées. 19 % du versement du gouvernement versé aux chemins de fer	Recettes totales des chemins de fer provenant des tarifs du transport des marchandises
1981-82		1991-92	1991-92	1991-92	1991-92	1991-92
Orge	4,89 \$ /la t. 11 ¢/bois.	13,33 \$ la t. 29 ¢/bois.	17,85 \$ /la t. 39 ¢/bois.	36,92 \$ /la t. 81 ¢/bois.	37,79 \$ /la t. 82 ¢/bois.	42,46 \$ /la t. 93 ¢/bois.
Colza	4,89 \$ /la t. 11 ¢/bois.	13,33 \$ /la t. 30 ¢/bois.	17,85 \$ /la t. 41 ¢/bois.	36,92 \$ /la t. 84 ¢/bois.	37,79 \$ /la t. 86 ¢/bois.	42,46 \$ /la t. 97 ¢/bois.
Blé	4,89 \$ /la t. 13 ¢/bois.	13,33 \$ /la t. 36 ¢/bois.	17,85 \$ /la t. 49 ¢/bois.	36,92 \$ /la t. 1,01 \$/bois.	37,79 \$ /la t. 1,03 \$/bois.	42,46 \$ /la t. 1,16 \$/bois.
Pourc. augm.		173 %	265 %	655 %	673 %	768 %
Pourc. du tarif statut.		273 %	365 %	755 %	773 %	868 %

TABLEAU B

RÉPARTITION EN 1991-92 DES FRAIS TOTAUX DE
TRANSPORT DES MARCHANDISES POUR LE MOUVEMENT
DU GRAIN D'EXPORTATION

	Coûts du transport débités aux expéditeurs	Coûts du transport payés par le versement du gouvernement pour l'insuffisance des recettes des chemins de fer	Recettes brutes des chemins de fer pour le transport du grain
OPTION 1	30,4 m × 13,33 \$ /t	30,4 m × 29,13 \$ /t	30,4 m × 42,46 \$ /t
30,4 millions de tonnes, exportations brutes	405,2 millions \$	885,4 millions \$	1 291 millions \$
Versement total du gouvernement aux chemins de fer	31 %	69 %	100 %
OPTION 2	(30,4 × 13,33 \$) + (5,6 × 42,46 \$) (36 m × 17,85 \$ /t	30,4 m × 29,13 \$ /t	36 m × 42,46 \$ /t
36 millions de tonnes exportations brutes	643 millions \$	885,4 millions \$	1 528 millions \$
Versement total du gouvernement aux chemins de fer	42 %	58 %	100 %
OPTION 3	30,4 m × 36,92 \$ /t	30,4 m × 5,53 \$ /t	30,4 m × 42,46 \$ /t
30,4 millions de tonnes brutes d'exportation	1 122,4 millions \$	168,2 millions \$	1 291 millions \$
19% du versement du gouvernement aux chemins de fer	87 %	13 %	100 %
OPTION 4	(30,4 × 36,92 \$) + (5,6 × 42,46 \$) 36 m × 37,79 \$ /t	30,4 m × 5,53 \$ /t	36 m × 42,46 \$ /t
36 millions de tonnes brutes d'exportation	1 360 millions \$	168,2 millions \$	1 528 millions \$
19 % du versement du gouvernement aux chemins de fer	89 %	11 %	100 %

Les données que renferme le tableau V-6A du rapport Gilson et, donc, celles des tableaux A et B sont fondées sur des prévisions que les producteurs devraient connaître.

1. Que la hausse du coût pour les chemins de fer sera de 8 % chaque année à partir de 1982-83 à 1985-86 et de 6 % après cette date jusqu'en 1991-92.
2. Que le gouvernement fédéral accepte ce que le Dr Gilson qualifie de proposition des expéditeurs en vue du partage de l'augmentation des coûts. Les expéditeurs avaient proposé que les producteurs paient la moitié de la hausse du coût dans toute année jusqu'au maximum de 3 %. Toute nouvelle augmentation, aussi bien que l'autre moitié du premier 3 % serait payée par le gouvernement.
3. Qu'on procède rapidement à l'abandon de 946,8 milles de voies ferrées d'embranchements qui ne sont pas protégées pour que les chemins de fer puissent réaliser l'économie en décaulant.

Le Dr Gilson avait recommandé que d'ici 1991-92, on verse aux producteurs de toutes les marchandises, qu'elles soient transportées en chemin de fer ou non, 81 pour cent du versement du gouvernement destiné à compenser l'insuffisance des recettes des chemins de fer.

Le Dr Gilson raisonne comme ceci:

- La subvention du Nid-de-Corbeau a été jusqu'ici une subvention de transport pour le grain prévu dans la loi qui est transporté vers les points d'exportation et cette subvention a été versée aux chemins de fer de diverses façons.
- Si la plus grande partie de cette subvention du transport est versée aux producteurs d'une façon neutre, qu'ils se servent ou non des chemins de fer, cette subvention cessera d'être un stimulant pour la production du grain d'exportation.
- Les frais de transport ferroviaire des marchandises augmenteront pour les producteurs de grain d'exportation du montant auquel s'élèvera le retrait des fonds du gouvernement.
- Cela fera baisser le prix relatif à la production de tout le grain prévu dans la loi, que ce grain soit exporté ou non.
- ce prix à la production permettra à l'industrie du bétail et à l'industrie secondaire de transformation de l'Ouest de prendre un deuxième souffle.

Les options 3 et 4 des tableaux A et B représentent les seuls calculs comparatifs qui découlent logiquement du rapport Gilson. On ne saurait douter qu'il y aura une diminution importante du prix relatif du grain à la porte de l'exploitation si le tarif du transport des marchandises augmente dans cette proportion.

Je laisse aux producteurs le soin de calculer l'effet qu'auront ces hausses phénoménales des taux du transport des marchandises. Le prix relatif du grain à la production diminuera d'autant que le tarif du transport des marchandises augmentera. Cela vaut pour tous les grains, qu'ils soient exportés ou non.

Le Dr Gilson demande aux producteurs de grain d'assimiler ces augmentations du taux du transport des marchandises quel que soit le prix du grain sur le marché international.

Les producteurs ne peuvent croire que le marché international du grain reflète les augmentations du coût que subira l'économie canadienne. En 1981 et 1982, le taux d'inflation général au Canada s'est élevé à 10 % ou davantage chaque année. Durant cette période, le prix de vente du blé a baissé continuellement. On s'attend à une nouvelle baisse en 1983.

Comme cette tâche est devenue un exercice d'auto-destruction!

La majorité des exploitants agricoles de l'Ouest du Canada ont consenti à de nouvelles négociations au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau uniquement pour tenter de revigorer les chemins de fer. Il semble que, sans une rémunération suffisante, les chemins de fer ne sauraient transporter aux terminus les quantités de grain d'exportation voulues.

Nous en sommes alors arrivée à la solution générale du Dr Gilson. Cette solution permettrait de remettre de la vigueur au système ferroviaire mais, de plus, elle permettrait de restructurer toute l'économie agricole de l'Ouest du Canada en stimulant la croissance et l'expansion des industries secondaires de la transportation et des industries de valeur ajoutée.

Comment pouvons-nous réaliser ces objectifs? Évidemment, en diminuant le prix à la production du grain mentionné dans la loi.

De fait, en éliminant une partie des stimulants économiques, sinon tous ces stimulants, qui pourraient encourager l'expansion de la production des marchandises pour le transport desquelles nous désirons ranimer les chemins de fer.

SECTION BLES INDUSTRIES DE VALEUR AJOUTEE ET LA FORMULE GILSON

La raison pour laquelle la recommandation du Dr Gilson voulant que le gouvernement fournisse aux exploitants agricoles 81 pour cent de la subvention versée pour compenser l'insuffisance des recettes des chemins de fer, au lieu de la verser aux chemins de fer, pouvait se justifier est que ce projet aurait diminué de ce montant (717,2 millions de dollars) le prix relatif à la production du grain prévu dans la loi.

Selon les prévisions du tableau V-6A et d'après les quantités de grain cultivées, la réduction du prix à la production aurait varié de 19,92 \$ la tonne à 25,60 \$ la tonne d'ici 1991-92.

Selon le Dr Gilson, une telle diminution du prix à la production aurait eu trois résultats désirables:

1. Revigorer et étendre l'industrie du bétail dans l'Ouest canadien.
2. Encourager les industries secondaires de la transformation du grain de l'Ouest et encourager la naissance d'autres industries.
3. Encourager la diversité dans la planification des récoltes dans l'Ouest du Canada de façon à stimuler la production accrue des grains non prévus dans la loi et des denrées spéciales.

Ce sont là des objectifs très louables auxquels personne ne saurait s'opposer. Bien des gens estiment, cependant, qu'on ne saurait promouvoir la réalisation de ces objectifs en diminuant le prix à la production du grain. Si nous considérons l'industrie du bétail en particulier, on ne peut douter que l'engrais commercial profiterait de la réduction effective du prix de l'orge à la production dans l'Ouest du Canada s'il pouvait persuader quelqu'un de la cultiver au prix de 20 ou 25 \$ la tonne.

Et quoi penser de l'exploitant agricole qui utilise son orge? Son entreprise de bétail paraîtrait certes plus profitable s'il pouvait diminuer le coût des aliments de provende de 20 ou 25 % la tonne (soit 50 à 55 cents le boisseau). Mais c'est son orge qu'il dévalue. Pour le producteur de bétail, il s'agit alors tout simplement de déplacer les recettes d'une colonne à une autre. Mais il aura tout de même dévalué tout son grain, grain qu'il aurait mis en marché par l'intermédiaire des éleveurs, des usines d'engraissement ou des usines de broyage.

Il est vrai qu'il recevrait son paiement à l'acre. Mais il l'obtiendrait, qu'il nourrisse deux boeufs ou 500 boeufs, qu'il nourrisse 10 porcs ou 1000

porcs et même s'il n'en nourrit pas du tout. On ne saurait croire que ce soit là un stimulant qui le persuade de continuer de cultiver.

Les exploitants agricoles doivent considérer avec beaucoup de doutes le concept selon lequel les industries de valeur ajoutée, qu'elles s'occupent de transformation secondaire ou non, seraient encouragées si l'on diminuait le prix payé par le producteur de l'industrie primaire. Sans garantie fixe de prix pour le producteur primaire, le système finit vite par s'effondrer. Ce qu'on a qualifié de valeur ajoutée devient, pour le producteur primaire, une valeur soustraite.

Le meilleur exemple que je pourrais donner pour éclaircir mon point est celui des chemins de fer, des manutentionnaires de grain des terminus et des débardeurs. On ne saurait nier que ces groupes ajoutent de la valeur au grain d'exportation au fur et à mesure que ce grain passe dans la filière. Le grain vaut davantage au terminus qu'aux dépôts des Prairies. Une fois que ce grain a été nettoyé et chargé dans un navire, il vaut plus que lorsqu'il se trouve dans un wagon-tombereau dans la voie de chargement d'un terminus. Ce sont là des activités qui ajoutent de la valeur au produit initial. Sans garantie sur le prix, le producteur primaire doit prendre ce qui reste après que tous les autres ont récupéré leurs coûts variables leurs coûts fixes, le rendement sur leur investissement, leur rendement à la direction, etc.

C'est ce qui se passe dans les chemins de fer. Plus on alloue au système de la valeur ajoutée, moins il en reste pour le producteur primaire. Il est complètement inacceptable de tenter de stimuler l'industrie secondaire de transformation en diminuant le prix relatif du grain à la production. C'est comme si un propriétaire décidait de rénover sa maison et que, pour ce faire, il commencerait à faire sauter les fondations.

L'industrie du grain de l'Ouest du Canada est un élément de l'économie trop important de l'économie globale du Canada pour qu'on puisse lui fournir les garanties dont disposent les cultivateurs du marché commun européen. Nous ne pouvons même pas nous attendre aux garanties minimales des prix que le trésor fédéral des États-Unis accorde aux cultivateurs américains. Nous devrions, cependant, pouvoir nous attendre à un accès relativement facile au marché d'exportation. Les transformateurs de l'industrie secondaire et les industries à valeur ajoutée pourraient alors concurrencer les marchés d'exportation en vue d'obtenir les approvisionnements disponibles.

Sans accès direct au marché d'exportation, les producteurs de l'industrie primaire de l'Ouest canadien n'ont aucun moyen de recours et doivent accepter ce qui reste une fois que tous les autres ont pris ce qu'ils voulaient prendre.

On ne pourrait pas mieux démontrer l'hypocrisie des broyeurs de colza en ce qui a trait aux tarifs subventionnés du transport des marchandises qu'en rappelant le refus d'une offre de la Commission canadienne des Transports. L'offre était en principe la suivante: Le tarif du Nid-de-Corbeau pour le

transport de l'huile de colza et de la farine de colza jusqu'à la tête des Lacs et, ensuite, le plein taux compensatoire.

1. Ces conditions régissent l'activité des producteurs de grain d'exportation.
2. L'huile et la farine sont transportées à l'heure actuelle au taux compensatoire minimum jusqu'au marché de l'Est. La réponse de l'industrie du broyage a été un non vigoureux.

Ce sont là les gens qui, depuis quelques temps, sont mécontents du taux statutaire pour le transport vers les terminus des semences brutes. Tout dépend du point de vue. Une subvention pour le transport des semences brutes, cela c'est mauvais. Une subvention pour le transport des produits de l'huile et du broyage, cela, c'est d'autre chose.

Le rapport Gilson, évidemment, a tenté une tâche impossible. Il a tenté d'harmoniser les points de vue de deux groupes dont les intérêts sont directement opposés.

Les transformateurs de l'industrie secondaire et les industries de valeur ajoutée voudraient bien que le prix à la production de leurs produits soit diminué. Cela ne pourrait être à l'avantage des producteurs de l'industrie primaire, qui auraient à accepter ces prix réduits pour toute leur production, y compris les 60 à 70 pour cent de leur production qui doivent quand même être transportés au marché d'exportation sous forme brute.

Vous devez commencer par la fondation quand vous édifiez un bâtiment solide. Vous faites votre possible pour voir à ce que le bâtiment soit solide. Ce n'est qu'alors que vous continuez la construction. Vous ne devez pas tenter d'encourager l'expansion de l'industrie secondaire de transformation et des industries de valeur ajoutée en diminuant le prix à la production du grain aux dépens du producteur primaire.

SECTION CIMPARTIALITÉ DE LA SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU ET
VERSEMENTS DIRECTS AUX PRODUCTEURS

Ceux qui s'opposent au versement direct de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs ont deux principales objections.

1. Si le versement fondé sur la superficie en acres doit avoir un effet impartial, on ne saurait pas plus le considérer comme un stimulant à la production du grain qu'un stimulant à la production de légumes ou de betteraves à sucre ou de boeuf ou de porc ou de lait ou de tout autre produit agricole. Les versements doivent être considérés comme un paiement à l'acre qui est donné, quel que soit le genre de production et même si on ne produit rien.

Ce système permettrait à un couple entreprenant de transformer son exploitation agricole en pistes scéniques et randonnées touristiques. Le mari pourrait être le préposé à l'entretien du terrain et la femme pourrait agir à titre de guide et de portière. Ils pourraient se partager moitié moitié le paiement à l'acre.

2. Comme nous l'avons signalé, les producteurs du grain d'exportation n'ont aucune raison de considérer le paiement à l'acre comme un remboursement des frais supplémentaires du transport des marchandises. Ils recevront le paiement à l'acre, qu'ils cultivent du grain d'exportation ou non. De considérer le versement comme une subvention à la production du grain d'exportation irait à l'encontre du principe même de l'impartialité.

Même si les producteurs de grain d'exportation consentent à considérer le paiement à l'acre comme un remboursement partiel des frais supplémentaires de transport, on doit relever deux problèmes importants.

- a) Comme le paiement à l'acre qui est proposé sera fourni pour toutes les acres améliorées dans l'Ouest du Canada plutôt que seulement pour les acres où l'on cultive du grain d'exportation, le montant du versement sera diminué de beaucoup quand le producteur de grain d'exportation recevra son chèque. On croit que cet effet de dilution se traduira par un pourcentage de 20 à 30 pour cent. Mettons 25 pour cent pour fin de calcul rapide et faute d'un chiffre plus précis.

Dans le tableau V-6A de son rapport, le Dr Gilson estimait que le versement total du gouvernement fourni pour compenser l'insuffisance des recettes des chemins de fer pour 1991-92 serait de 885,4 millions de dollars. Il propose que 80 pour cent de cette somme soit versée directement aux producteurs. Ceci voudrait dire 717,2 millions de dollars ou l'équivalent de 23,60 \$ la tonne, si le niveau de production

du grain d'exportation demeure inférieur à 30,4 millions de tonnes et baisse à 19,92 \$ la tonne si la production du grain d'exportation s'élève à 36 millions de tonnes.

Dès qu'on tient compte du facteur de dilution de 25 pour cent, le niveau réel de remboursement des coûts supplémentaires du transport des marchandises commence à baisser.

$23,60 \times .75 = 17,70$ \$ la tonne si le volume de l'exportation demeure inférieur à 30,4 millions de tonnes.

$19,92 \times .75 = 14,94$ \$ la tonne si l'exportation s'élève à 36 millions de tonnes.

- b) Il y a un deuxième effet de dilution dans le paiement à l'acre qui est proposé. Le paiement ne fait aucune distinction entre l'exploitant agricole très actif et celui qui pourrait être qualifié de moins agressif. On ne saurait douter que le niveau de production de la même exploitation agricole varie d'au moins 25 à 30 pour cent selon la personne qui l'exploite.

En comparant l'effet de la formule Gilson sur deux producteurs de grain d'exportation, on peut dire que l'effet net aura une incidence plus grande sur l'exploitant agricole plus productif. Plus un exploitant agricole est actif, plus il devra faire parvenir du grain au terminus aux taux nouvellement augmentés du transport des marchandises. Le paiement à l'acre qu'il recevra sera le même que celui de son voisin moins actif.

Plus il est productif, plus sa facture totale de transport sera élevée et le paiement à l'acre sera d'autant diminué en remboursement de la hausse dramatique des frais de transport.

Prenons 20 pour cent comme pourcentage de cet effet de dilution qui serait imposé à nos producteurs plus actifs selon la formule Gilson. Leur paiement à l'acre sera encore moindre.

$17,70 \$ \times .80 = 14,16$ \$ la tonne si le volume total d'exportation demeure inférieur à 30,4 millions de tonnes.

$14,94 \$ \times .80 = 11,95$ \$ la tonne si le volume total d'exportation dépasse 36 millions de tonnes.

Dans ce calcul, il existe un avantage accru correspondant pour les exploitations agricoles moins productives de l'Ouest du Canada. Je vous laisse le choix de décider si c'est là le genre de stimulant qu'on devrait introduire dans un secteur quelconque de l'économie canadienne en ce moment-ci.

La neutralisation n'est pas un nouveau concept, loin de là. Mon père savait ce que le mot voulait dire.

Nous avions toujours du bétail quand j'étais garçon; de temps à autre nous organisions un petit rodéo. Il fallait rassembler chaque nouvelle génération de veaux et leur faire subir une petite opération. Cela se fait à l'heure actuelle avec des pinces mais autrefois cela se faisait avec un couteau de poche très bien aiguisé. Mon père pouvait manier ce couteau avec toute la dextérité et la rapidité d'un chirurgien de nos jours.

Après le petit déjeuner, lors du rassemblement, nous pouvions toujours voir notre père, assis sur les marches du perron, qui aiguisait son couteau. Il disait alors «jeune homme, nous avons à faire de la neutralisation aujourd'hui».

Il sait fort bien ce que le mot signifie et ce mot n'a pas changé de sens depuis 40 ans. Il signifie de rendre impotent, impotent à réaliser un objectif, bon ou mauvais.

La formule de neutralisation du Dr Gilson nous indique bien clairement comment nous servir du couteau pour réduire le tarif du Nid-de-Corbeau à l'impotence.

Nous pouvons tout au moins le remercier de n'avoir pas proposé d'ajouter les 81 pour cent de la subvention du Nid-de-Corbeau à la formule de péréquation qui est en usage à l'heure actuelle entre Ottawa et les provinces de l'Ouest. Cela aurait été le comble de la neutralisation.

SECTION DRATIONALISATION DE LA COLLECTE ET DE LA
LIVRAISON DU GRAIN DANS L'OUEST DU CANADA
TAUX VARIABLES

Nous n'avons pas jusqu'ici examiné la question des taux variables. Depuis six mois, j'ai entendu à tant de reprises l'argument voulant que le rapport Gilson donne lieu à une méthode plus logique de collecte du grain dans l'Ouest du Canada. Le Dr Gilson n'en parle que pour indiquer la base sur laquelle ses tableaux d'effets des coûts sont fondés. La théorie est qu'entre 1982-83 et 1985-86, on abandonnera 946,8 milles d'embranchements non protégés et qu'on devrait le faire le plus tôt possible.

Si on abandonne moins de milles d'embranchements, le coût du transport ferroviaire des marchandises sera certainement diminué mais les effets de la hausse correspondante du coût du camionnage et de l'entretien des routes devront être assimilés par quelqu'un.

C'est tout ce que le Dr Gilson dit de cette question. Il ne préconise pas les taux variables ni n'en rejette la possibilité.

Les déclarations récentes de Jack Horner au nom des Chemins de fer nationaux du Canada et du président de la Manitoba Trucking Association (Association des camionneurs du Manitoba) et d'autres personnes ne laisse aucun doute sur la direction que le système suit à leur avis. Ils estiment évidemment qu'on établirait le système le plus efficace en installant un nombre très restreint de lignes principales dans l'Ouest du Canada (peut-être deux ou trois). On édifierait le long de ces voies ferrées une série d'élévateurs de transit qui serviraient de points principaux de collecte pour les trains qui transporterait le grain aux terminus. Sans aucun doute, la Manitoba Trucking Association et M. Horner espèrent qu'une très grande quantité du grain qui parviendra à ces points de collecte des lignes principales serait livrée en camion, ce qui voudrait dire l'abandon massif du système des embranchements qui existe dans l'Ouest du Canada.

C'est là une question très controversée dont les répercussions vont au-delà des exigences de l'industrie du grain d'exportation. Pour les fins de notre discussion, bornons-nous au besoin de transporter le grain d'exportation au terminus de la façon la plus efficace. Prenons pour acquis que le plan général, à longue échéance, serait le moyen le plus logique de réaliser l'objectif. La question est alors de savoir comment la formule Gilson fournira le cadre dans lequel nous pourrions nous diriger dans cette voie d'une manière qui soit juste et équitable pour tous les producteurs de l'Ouest canadien?

Selon la loi du Nid-de-Corbeau, on avait consacré et accepté en général le concept général de l'égalité du coût pour la même distance. Il existe des inégalités dans ce système, parce que certains producteurs devront bien sûr transporter leur grain sur une distance plus grande que d'autres pour parvenir à leur élévateur local. Une fois le grain livré à l'élévateur local, le principe général s'applique, que l'élévateur local soit situé sur une ligne principale ou dans un embranchement. C'est là un principe juste et logique qu'on ne doit pas abandonner trop vite.

La canalisation du Saint-Laurent n'aurait pas pu être construite dans une demi-douzaine de places. Son emplacement a été déterminé clairement par la géographie. Quant à l'emplacement des lignes principales du Pacifique Canadien et des Chemins de fer nationaux du Canada, c'est une autre affaire. Ces lignes principales auraient pu être établies presque n'importe où. Les principaux facteurs qui ont déterminé leur choix ont été l'emplacement de Winnipeg à l'est et les défilés de montagne disponibles à l'ouest. Entre ces deux points, on pouvait établir les voies ferrées un peu partout. Les constructeurs du Pacifique Canadien savaient que leur principale concurrence dans le transport des marchandises proviendrait des États-Unis; ils ont donc établi leurs voies ferrées le plus au sud que possible. Ils savaient fort bien que tout établissement situé au nord de leurs lignes devraient utiliser leurs services.

S'il est raisonnable et logique d'en venir le plus tôt possible au concept d'une ligne principale pour le mouvement ferroviaire du grain que nous avons mentionné ci-dessus et de poursuivre le projet d'abandonner les embranchements, on peut réaliser ces objectifs de deux façons:

1. Nous pouvons établir un régime de taux variables. On a déclaré à maintes reprises que le coût du transport du grain à partir des embranchements est équivalent au coût de transport du grain le reste du chemin vers le terminus ou qu'il le dépasse. Un barème de taux qui reflète ces taux et qui les transmet directement à l'utilisateur du service forcerait probablement un grand nombre d'exploitants agricoles d'éviter leur élévateur local et de livrer leur produit aux points de collecte de la ligne principale. Ils en feraient ainsi en utilisant soit un service commercial se camionnage ou leurs propres camions. Quelle que soit la méthode, leur coût total de transport serait beaucoup plus élevé que le coût moyen mentionné par le Dr Gilson.

Les producteurs dont les installations sont proches d'une ligne principale, surtout s'ils sont proches des points de collecte des lignes principales, auraient un avantage correspondant. La valeur des terrains augmenterait donc en proportion près des points de collecte des lignes principales et diminuerait là où ces points de collecte sont plus éloignés. Ces changements ne seraient pas liés à la capacité relative de production des terres mais seraient causés par la proximité. Si nous suivons la formule Gilson selon laquelle les producteurs acquitteront environ de 85 à 90 pour cent de la facture effective du transport des

marchandises tandis que le versement direct du gouvernement aux chemins de fer ne serait que de 10 à 15 pour cent du total, il semble que l'argent du gouvernement ne sera pas suffisant pour atténuer le fardeau des producteurs qui seront le plus touchés.

Je vous laisse le choix de décider comment rendre ce procédé acceptable. Ne doutez pas, toutefois que nombre de producteurs seront acculés à la ruine.

Les taux variables ne sont qu'une façon d'élaborer un système très efficace de collecte du grain dans le cadre de la formule Gilson.

2. Il existe une autre manière de réaliser ces objectifs tout en suivant le principe fondamental de l'égalité des coûts pour la même distance et en évitant d'introduire les taux variables.

Le montant total d'argent que le gouvernement fédéral est disposé à affecter au règlement du problème des transports doit demeurer dans le cadre du budget global du transport de l'Ouest canadien.

Cela peut se faire dans le cadre de la formule Gilson en éliminant le concept du paiement à l'acre aux producteurs et en introduisant un engagement total à l'égalité du coût pour la même distance. On pourrait aussi le faire en empruntant la formule Argue qui exclut expressément les taux variables tout en reconnaissant que les exploitants agricoles doivent acquitter une part accrue du coût total du transport du grain.

Dans ce cadre, on aurait les éléments voulus pour utiliser une méthode de rationalisation du système de collecte du grain autre que la méthode des taux variables pour les producteurs.

1. Les producteurs s'engageraient clairement à accepter une hausse du coût total de la collecte et du transport du grain à partir des Prairies. Tous les producteurs partageraient également cette hausse du coût selon le principe traditionnel de l'égalité du coût pour la même distance.
2. Le gouvernement fournirait l'argent qui sera nécessaire pour maintenir un service raisonnable et pour rémunérer de façon juste les chemins de fer ou quiconque autre participerait au système de collecte et de livraison. C'est là le rôle traditionnel que le gouvernement joue dans une affaire de ce genre et que seul le gouvernement peut jouer. Ce n'est pas une initiative extraordinaire; elle est conforme à la philosophie générale de Gilson.
3. Les décisions à prendre au sujet de la rationalisation seraient alors prises en commun par le gouvernement (qui garantit le service), les chemins de fer et les entreprises de camionnage (qui fournissent le service) et les compagnies de grain et les producteurs qui reçoivent le service.

Dans ce contexte, prenons pour acquis qu'un embranchement semble devenir non rentable. Il paraît qu'on en a déterminé un nombre assez considérable, comprenant une distance de 946,8 milles selon Gilson. Si on en vient à un programme massif de rationalisation, un nombre plus grand encore de ces embranchements seront identifiés.

Quand le choix sera fait, et qu'on aura pris la décision d'abandonner ces embranchements, un organisme du gouvernement et les entreprises d'élevateurs devront examiner les points de livraison établis le long de la ligne. Si la quantité de grain justifie le maintien des points de livraison, on pourrait alors confier le transport du grain, à partir de ces points jusqu'au point de collecte de la ligne principale, aux entreprises commerciales de camionnage.

Si la quantité de grain qui est livrée à un point de livraison déterminé est trop basse, on procéderait alors à une nouvelle campagne de rationalisation au sein du système des élevateurs qui dessert la région. Les entreprises de manutention du grain prennent des décisions de ce genre à maintes reprises. Le système des élevateurs a diminué depuis 10 ans de 3240 unités de gestion à 2075 unités de gestion.

Il y aurait des difficultés administratives, j'en conviens; mais ça n'a jamais été une affaire bien simple que d'abandonner des embranchements. Nous ne nous attendons pas à ce que la tâche soit plus facile dans l'avenir.

Il serait encore plus difficile de faire accepter un concept de taux variables qui donnerait lieu à l'abandon des embranchements à une échelle massive et qui ne fournirait aucune compensation aux exploitants agricoles directement touchés. Peut-on concevoir l'ampleur de la campagne de pression qui se développerait au sujet de l'emplacement des points de collecte des lignes principales si on mettait en vigueur des taux variables, et l'abandon des embranchements sans disposition au sujet du transport?

Si l'on doit mettre en oeuvre dans l'Ouest du Canada un programme de rationalisation du système de collecte du grain, ce sont là les choix auxquels nous devons faire face.

1. Mettre en oeuvre la formule complète de Gilson ainsi que le concept des taux variables et accepter comme inévitables les disparités et les bouleversements qui s'ensuivront.
2. Insister sur la participation financière et administrative à grande échelle et en permanence du gouvernement à l'élaboration et à la rationalisation de notre système de collecte et de livraison de notre grain.

Ceux qui réclament l'adoption de l'Option 1, «Que les exploitants agricoles paient les coûts réels et qu'ils fassent leur propre choix», tombent dans l'une des catégories suivantes:

- a) ils se livrent à l'exploitation agricole à peu de distance d'un point de collecte d'une ligne principale, ou
- b) ils ne cultivent pas de grain d'exportation, ou
- c) ils ont grand besoin de l'ancienne admonition chrétienne: «Pardonnez-leur, car ils ne savent pas ce qu'ils font».

Le seul choix, selon l'Option 1, serait, pour un producteur de grain d'exportation qui se trouve à l'extrémité d'un embranchement, de creuser un trou et d'aller s'y jeter.

APPENDICE «TRPT-155»

L'abolition du tarif statutaire de transport des céréales entraînera la destruction de l'agriculture canadienne et des collectivités rurales. En effet, aucun agriculteur ne sera en mesure de payer les frais de transport supplémentaires qu'on veut lui imposer pour exporter un produit déjà peu rentable sur les marchés mondiaux.

Les collectivités ne résisteront pas à la perte de ces revenus agricoles, perte qui pourrait représenter jusqu'à 1,5 million de dollars par an jusqu'en 1990 pour la municipalité de Fairview, où j'ai mon exploitation. Or Fairview est l'une des plus petites municipalités de l'Alberta. Ces coûts supplémentaires entraîneront la faillite de nombreuses entreprises, voire de la totalité des producteurs céréaliers de la région. En outre, ils décourageront ceux qui voudraient mettre de nouvelles terres en exploitation, dans l'une des dernières régions pionnières du pays. En effet, considérant l'éloignement de notre région par rapport à l'infrastructure de livraison des céréales, qui nous impose des coûts de transport déjà élevés, de tels efforts seraient voués à l'échec.

Nos ancêtres s'étaient lancés dans la production de céréales, tout comme nous, en sachant qu'ils pourraient les expédier à un tarif fixe, statutaire, et ils espéraient que les générations futures pourraient bénéficier du même système.

Changer les règles du jeu entraînerait la disparition de presque tous les petits producteurs, et ouvrirait la voie à un système d'agriculture industrialisée; on verrait de plus gros camions circuler sur nos routes, ce qui augmenterait non seulement les coûts de transport mais aussi les coûts d'entretien des routes. De cette façon, d'autres sommes seraient soustraites à nos collectivités.

Alors que l'on propose de frapper ainsi les agriculteurs, aucune disposition législative n'est prévue pour garantir le rendement des sociétés de chemin de fer, si ce n'est la retenue éventuelle d'une part minime des subventions, ce qui ne les empêchera certainement pas de faire encore des profits. On n'a donc aucun mal à deviner qu'elles se moqueront pas mal de cette pénalité. On ne nous offre en outre aucune garantie que ces profits resteront au Canada, ou seront réinvestis dans des services de transport des céréales.

Tout ceci nous est proposé par un gouvernement qui, il y a quelques années encore, refusait d'appuyer les agriculteurs et l'Union nationale des agriculteurs lorsqu'ils intentaient une poursuite collective contre les sociétés de chemins de fer pour leur avoir fait perdre des ventes de céréales. L'argument avancé par le gouvernement était alors que ces céréales n'étaient plus la propriété des agriculteurs; ses représentants estimaient donc n'avoir

aucune responsabilité à l'égard des ventes perdues ou de l'inefficacité du système de transport.

Si ce projet de loi est adopté, nous, du district no 2 de la région 8 de l'Union nationale des agriculteurs, pouvons facilement prévoir l'étape suivante, qui sera la généralisation des tarifs variables, nous obligeant ainsi à livrer nos céréales dans des centres choisis par les sociétés de chemins de fer. Or, nous nous souvenons tous de ce que cela a pu représenter pour les cultivateurs, avant la création des groupes et de la Commission canadienne du blé. En d'autres mots, on assistera à la ruine de l'un des meilleurs systèmes mondiaux de manutention et de commercialisation des céréales. N'oublions pas que c'est grâce aux groupes et à la Commission que les producteurs de la région de Peace River, en Alberta et en Colombie-Britannique, ont réussi à obtenir la part qu'ils détiennent actuellement des marchés mondiaux.

Finalement, ces propositions sont formulées à une époque où non seulement les agriculteurs canadiens connaissent déjà des difficultés financières, mais aussi les pays importateurs n'ont plus les ressources nécessaires pour augmenter leurs achats. On risque donc de se retrouver à long terme avec un système mondial d'alimentation contrôlé par seulement quelques personnes.

Nous vous demandons donc de tout faire pour bloquer l'adoption de ce projet de loi visant à réformer le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Peter Doll, Directeur du district no 2,
région 8, Union nationale des agriculteurs,

Fairview, Alberta
TOH 1LO
(403) 835-4555

APPENDICE "TRPT-156"

Je m'appelle George Danychuck et je suis propriétaire d'une exploitation agricole polyvalente (c'est-à-dire que je tire normalement 2/3 de mon revenu de l'élevage du bétail et 1/3 de la culture des céréales) située près de Maidstone en Saskatchewan.

Je vous écris premièrement en tant qu'agriculteur, deuxièmement en tant que contribuable et troisièmement en tant que Canadien.

Tous les organismes agricoles du pays ont une position différente au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. Elles ont présenté tant de prétendues "solutions" qu'elles ont brouillé les cartes et semé la confusion parmi les agriculteurs et les hommes politiques. Personne ne comprend ce que cette question représente pour les agriculteurs, les contribuables et l'unité canadienne.

On a complètement oublié ce que signifie une entente à perpétuité. Je ne veux pas m'engager dans une discussion au sujet des avantages que le chemin de fer Pacifique canadien a tirés du tarif du Nid-de-Corbeau. La première Loi sur les chemins de fer concédait à perpétuité des terrains au CP et on peut s'imaginer quels hauts cris pousseraient ses directeurs et quelqu'un présentait au Parlement un projet de loi visant à reprendre ceux-ci pour les remettre au peuple. Je doute que le Parlement ait le bon sens de le faire. Cela indisposerait trop de gros bonnets!

Je pourrais vous parler de la publicité avec laquelle les chemins de fer nous assomment. "Le CN et vous", "le CP travaille avec vous", "le CP aide le Canada à aller de l'avant." Les sociétés ferroviaires ont sans doute consacré plus d'argent à la publicité au cours des cinq dernières années qu'elles ne l'ont fait depuis cinquante ans. Pourquoi?

Les céréales représentent aujourd'hui environ 20% des milles-tonnes transportées par chemin de fer et ce chiffre ne devrait être que de 10% en 1990. Le transport des céréales a été profitable pour les chemins de fer jusqu'au début des années 60. Pourquoi ceux-ci n'ont-ils pas amélioré les voies et l'équipement à ce moment? Rien ne nous assure qu'en donnant plus d'argent aux chemins de fer ils amélioreront les services qu'ils offrent. On n'a qu'à regarder ce qui se passe aux États-Unis où le service, l'équipement, et les voies sont en mauvais état et où les agriculteurs et les contribuables paient la note.

Voyons un peu qu'elle est la situation aux États-Unis (où on a la liberté de choix ou aucun choix). Le transport par camion est devenu plus important surtout au cours des trente dernières années et les États-Unis, malgré leur population de 240 millions, ne peuvent se permettre de construire des routes destinées aux camions lourds. Les routes sont en si piteux état aux États-Unis qu'une étude révèle qu'il faudrait consacrer 450 milliards de dollars par année à leur entretien simplement pour les conserver dans leur état actuel. Près de la moitié des ponts aux États-Unis sont dangereux. Voici ce qu'en disent les journaux:

"L'effondrement la semaine dernière d'un tronçon de 100 pieds d'un pont d'une autoroute à péage au Connecticut souligne le danger que posent les autoroutes presque partout au pays.

..."Trois personnes sont mortes et trois autres ont été gravement blessées lorsque quatre véhicules sont tombés d'une hauteur de 70 pieds dans la rivière Mianus." (voir annexe A) Construire des routes coûte énormément cher! Qu'on songe seulement à ce qu'il en a coûté pour élargir un tronçon de l'autoroute 16 à l'ouest de North Battleford: 212 600\$ le kilomètre ou 340 000\$ le mille. Il va donc sans dire que 3 ou 4 millions de personnes ne pourront jamais se permettre de construire des routes.

En tant que contribuable, je ne peux appuyer la vente de terres houillères du Canada qui seront achetées par de grandes sociétés d'électricité ayant surtout à leur tête le CP.

Passons maintenant à autre chose. Je cite un article du journal: "La corbeille à pain de l'Ouest du Canada ne pourra plus produire un seul grain de blé d'ici 2010", prédit un scientifique américain.

M. Iben Browning de Vanderbilt, Texas, affirme que des changements climatiques importants qui surviendront d'ici vingt-cinq à trente ans écourteront grandement la saison de croissance au Canada de sorte qu'il ne sera plus possible de cultiver des céréales dans ce pays.

Le futurologue de renom international spécialisé dans la météorologie estime que trois facteurs sont déjà en train de modifier le climat canadien: la poussière volcanique que contient la stratosphère, l'activité solaire et le refroidissement du soleil ainsi que la position du champ magnétique du monde. (Voir annexe B).

Il est évident que le gouvernement ne prend pas vraiment au sérieux le programme "des 6 et 5%", puisque l'agriculteur n'obtient jamais d'augmentation. Cette année le prix des produits a chuté et on parle d'augmenter les tarifs de transport pour les céréales de 100% en un an ou de 500% d'ici 1990 (où est passé l'augmentation de 3% dont parlait M. Pépin?) On ne peut pas gagner à tous les coups.

Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, M. Hazen Argue, a réitéré au sujet du consensus sur le tarif du Nid-de-Corbeau l'assurance que le gouvernement - et je le cite - "n'imposera pas à l'Ouest un changement du tarif du Nid-de-Corbeau si l'Ouest s'y oppose collectivement." Western Producer, 6 janvier 1983. Je vous écris essentiellement parce que la plupart des organismes agricoles qui sont censés me représenter ont des vues diamétralement opposées aux miennes et à celles de la majorité des agriculteurs. Pour que les choses se passent vraiment de façon démocratique, je crois que tous les agriculteurs et les détenteurs de permis devraient voter sur une question simple: "Voulez-vous conserver le tarif du Nid-de-Corbeau: OUI ou NON."

Je vous remercie de votre attention.

George Dannychuck

ANNEXE A

LE SCANDALE DES PONTS DANGEREUX D'AMÉRIQUE

PRÈS DE LA MOITIÉ SONT MORTELLEMENT DANGEREUX . . .
ET SONT RÉPARÉS AVEC DU SPARADRAP

L'effondrement survenu la semaine dernière d'un tronçon de 100 pieds d'un pont d'une autoroute à péage du Connecticut souligne le danger réel que posent les autoroutes presque partout au pays.

Trois personnes sont mortes et trois autres ont été gravement blessées lorsque quatre véhicules sont tombés d'une hauteur de 70 pieds dans la rivière Mianus.

ANNEXE B

UN FUTUROLOGUE AMÉRICAIN PRÉVOIT UN AVENIR SOMBRE POUR LES PRAIRIES

Par Alice Krueger

La corbeille à pain de l'Ouest du Canada ne pourrait plus produire un seul grain de blé d'ici 2010, prédit un scientifique américain.

M. Iben Browning de Vanderbilt, Texas, affirme que des changements climatiques importants qui surviendront d'ici vingt-cinq à trente ans écourteront grandement la saison de croissance au Canada de sorte qu'il ne sera plus possible de cultiver des céréales dans ce pays.

Le futurologue de renom international, spécialisé en météorologie, estime que trois facteurs sont déjà en train de modifier le climat canadien: la noussière volcanique que contient la stratosphère, l'activité solaire et le refroidissement du soleil ainsi que la position du champ magnétique du monde.

APPENDICE "TRPT-157"

(TEXTE DACTYLOGRAPHIÉ À PARTIR D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

DE: Wayne & Gaylene Dutchyshen
R.R. n0.1,
Gilbert Plains, (Manitoba)
ROL OXO

Le 18 juillet 1983

Mémoire présenté lors de l'audition sur le tarif du Nid-de-Corbeau tenue à Winnipeg, au Manitoba, les 4 et 5 août 1983.

Je suis Galene Dutchyshen et je travaille à la ferme de mon mari dans la région de Gilbert Plains. Je viens ici vous entretenir en ma qualité d'épouse d'agriculteur, d'associée et de mère. Nous nous inquiétons de voir que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau sera un fardeau financier supplémentaire pour nous, fardeau que nous serons incapables de porter. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est éliminé, il en va de même de 29 000 \$ par année qui glisseront de nos profits déjà plus élevés. Les temps sont suffisamment durs comme cela pour les agriculteurs. Nous donnons déjà la majorité de nos profits aux banques, aux sociétés de produits chimiques et de matériel agricole et maintenant, on vient nous dire que nous devons donner plus d'argent aux sociétés ferroviaires. Le gouvernement nous dit que le service sera amélioré. Je crois qu'en tant qu'agriculteurs, nous avons droit à ce service. Nous produisons la nourriture de notre peuple, donc, que notre peuple nous donne ce service ferroviaire.

De nombreux jeunes agriculteurs éprouvent des difficultés financières. Leurs femmes sont obligées de travailler pour assurer le revenu de la famille. Dans de nombre d'entre elles, le salaire de la femme est le seul revenu. Personnellement, je suis assez chanceuse de pouvoir rester à la maison et d'élever mon enfant. Mais si les temps deviennent trop durs, je devrai trouver un emploi. Avec le taux de chômage que nous connaissons actuellement et les 800 000 \$ qui sont perdus annuellement dans notre collectivité (si le tarif du Nid-de-Corbeau est supprimé) où donc vais-je trouver un emploi ?

Nous, épouses d'agriculteurs, nous voyons nos maris travailler du matin au soir, souvent sans pouvoir prendre un repas, une journée de congé ou un peu de temps pour consacrer à leur famille. Nous voyons le stress avec lequel ils sont aux prises lorsque vient le temps de faire les versements, alors qu'ils doivent s'accomoder des inconvénients et des intempéries. Et voilà qu'aujourd'hui le gouvernement nous impose un tout nouveau problème.

Je me demande quand il va apprendre que les agriculteurs dépensent beaucoup d'argent. Si on nous demande de dépenser plus d'argent pour le verser aux sociétés ferroviaires, cela veut dire que notre collectivité en est privée pour autant. Les agriculteurs devront essayer de garder leur équipement un peu plus longtemps qu'auparavant. Le gouvernement peut-il se permettre de supporter une autre société de matériel agricole?

Enfin, en ma qualité de mère, je m'inquiète de l'avenir de notre fils. Pourra-t-il lui aussi être agriculteur? Notre ferme sera-t-elle perdue parce que les sociétés ferroviaires ont besoin de voies doubles pour transporter le charbon dans les Rocheuses? J'ai toujours cru comprendre que le tarif du Nid-de-Corbeau nous était garanti à nous agriculteurs de l'Ouest. Si notre exploitation agricole doit survivre, pour que notre fils puisse travailler sur la même terre que ses arrières-grands-parents, s'il-vous-plaît, ne nous enlevez pas ce droit.
Merci.

Madame Gaylene Dutchyshen

APPENDICE «TRPT-158»

Mémoire au Comité permanent de la Chambre des communes
concernant le Projet de loi C-155

Présenté par Ken Farion, le 3 août 1983.

Je suis heureux de faire cette présentation à votre comité et j'aimerais vous remercier de prendre le temps de prêter l'oreille à nos préoccupations.

Comme producteur, je crois qu'il est important que ce comité entende autant de producteurs que possible. Ce sont les producteurs de grain qui devront payer les coûts supplémentaires de transport, et non les plus gros parcs d'engraissement que représente la Alberta Cattle Commission, qui veulent du grain à bas prix afin de pouvoir augmenter les revenus des producteurs de bovins. Pas plus que l'Association du charbon ne devra payer les coûts accrus de transport du grain alors qu'elle bénéficiera de la voie doublée et du tunnel, puisque le pourcentage du charbon transporté d'ici 1990 augmentera plus rapidement que celui du grain. Grain, 38 %--Charbon, 125 %.

Les filiales du Canadien Pacifique ont des droits acquis dans les produits du charbon et du bois d'oeuvre.

Comme producteurs, deux gros fardeaux seront placés sur nos épaules si on modifie le tarif du Nid-de-Corbeau. La production des céréales fourragères ne sera plus rentable si les frais de transport sont plus élevés: le transport sera plus élevé que le prix des céréales fourragères. Cela est rendu évident par le plafond de 31,4 millions de tonnes au-delà duquel le producteur doit payer le coût total du transport. Les céréales fourragères représentent environ un tiers de nos récoltes. Nous ne donnons à nos animaux qu'environ 10 % de ce que nous produisons.

Je suis surpris de voir qu'un projet de loi comme le Projet de loi C-155 est présenté en ce moment, la dette nationale étant ce qu'elle est et le grain étant un des plus gros revenus de ce pays pour équilibrer la balance commerciale.

Les taux variables permettraient aux compagnies de grain d'allouer des tarifs plus bas aux points de livraison ayant un volume plus élevé. Cela forcerait les agriculteurs à camionner leur grain jusqu'à ces points afin de profiter des tarifs de transport plus faibles, ce qui entraînerait la fermeture des élévateurs locaux, faute de l'appui des agriculteurs. Cela forcerait les agriculteurs à camionner leur grain sur une distance moyenne de 40 à 50 milles. Les agriculteurs auraient besoin d'un gros investissement pour camionner leur grain sur cette distance.

L'agriculteur moyen livre environ 30 charges de camion de 300 boisseaux (camion agricole à essieu simple). L'agriculteur devra également construire et entretenir le réseau routier. Cela montre la viabilité de la position de la Alberta Grain Commission, c'est-à-dire rendre les frais de transport suffisamment élevés pour rendre possible le camionnage du grain vers les ports d'exportation. Une semi-remorque (4 essieux) use autant la route que 9 600 voitures. Et vous auriez besoin de 6 463 camions chargés de grain par semaine vers la côte ouest. (environ 10 camions par mille) La Alberta Cattle Commission affirme que les producteurs de grain ont un avantage injuste. Les prix sont donnés à la cote d'exportation moins les frais de transport. La différence entre le tarif compensatoire et le tarif du Nid-de-Corbeau entraînerait des céréales fourragères moins dispendieuses à la ferme pour les éleveurs de bovins. Le producteur de bovins moyen est également un producteur de céréales. Les éleveurs de l'est achèteraient sans doute des céréales fourragères américaines si le tarif du Nid-de-Corbeau était modifié, à cause de la proximité de l'approvisionnement américain du fourrage. Les producteurs de bétail de ce pays ont besoin d'une structure de commercialisation ayant le pouvoir de compenser et d'établir les prix, y compris les frais de production: au lieu du grain à bas prix.

L'industrie du broyage du canola au Canada a besoin de subventions pour expédier son produit fini afin de rendre son industrie plus viable; et non pas du canola à bas prix obtenus par une augmentation des tarifs de transport à l'exportation, qui permettrait aux broyeurs d'obtenir le canola à meilleur prix.

Le but du Projet de loi C-155 ne voit pas aux intérêts des producteurs de grain, pas plus qu'aux intérêts des producteurs de bétail, parce que les producteurs de grain commenceront à nourrir leurs animaux avec leur propre grain. Ce qui, à son tour, fera baisser les prix du bétail par surproduction des produits du bétail.

Le Projet de loi C-155 assurera aux compagnies de chemins de fer un revenu plus important sur leurs investissements, mais sur le dos des agriculteurs de ce pays. Les retombées de chaque dollar d'un agriculteur dans sa communauté sont d'environ six ou sept fois. L'argent du C.P. n'est pas dépensé dans les communautés rurales du Canada. La National Farmers Union est la seule organisation qui appuie le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. Elle est également la seule organisation agricole totalement indépendante qui représente tous les produits.

Je recommande que ce Comité rejette le Projet de loi C-155 pour le bien-être des citoyens de ce pays.

APPENDICE «TRPT-159»

Présenté par Greg Farion

Je suis très reconnaissant, comme jeune agriculteur débutant, de pouvoir présenter à ce comité permanent du transport un mémoire sur le maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau, pour mon bien et celui de tous les jeunes qui s'intéressent à l'agriculture. Si le Projet de loi C-155 est vraiment adopté, il me sera impossible, à moi et aux autres jeunes, de bâtir une entreprise agricole viable, ce qui amorcerait un mouvement de transition à des fermes plus grosses, gérées par des agriculteurs plus âgés qui, à leur tour, vendront éventuellement à des grosses corporations à mesure qu'ils prendront leur retraite. J'espère seulement que ce mémoire n'est pas présenté vainement, à cause d'une conclusion déjà établie comme l'étaient les résultats du processus Gilson.

Si le Projet de loi était adopté, le prix du grain à la ferme tomberait en même temps d'un montant égal. Une réduction de prix de cette ampleur jetterait toute la communauté de l'Ouest dans une crise catastrophique. L'augmentation suggérée des frais de transport mettrait la plupart des agriculteurs dans une position de perte nette ou de revenu quasi-nul.

Pour compenser cette réduction importante de revenu, nous, les agriculteurs, serions forcés de diversifier avec la production du bétail afin de maintenir des rentrées suffisantes en liquidant les stocks de grain. En l'absence d'une structure de commercialisation du bétail, les agriculteurs déjà engagés dans le bétail prendraient aussi de l'expansion puisqu'ils auraient l'avantage d'obtenir des céréales fourragères à bas prix, ce qui augmenterait leurs profits. La A.C.C. préconise le retrait du tarif du Nid-de-Corbeau justement pour cette raison. Je me demande qui la A.C.C. représente vraiment, quand je vois que la plus grande partie du boeuf de l'Ouest est élevé sur des fermes mixtes qui nourrissent 26-1/2 têtes de bétail sur leur propre stock de grain. Ou faut-il croire que l'A.C.C. s'occupe d'un nombre choisi d'exploitants de gros parcs d'engraissement qui ont tout à gagner à ce que le prix de l'orge soit baissé artificiellement à des niveaux ridiculement bas.

Si le prix de l'orge restait inchangé et que le Nid-de-Corbeau était retiré, nous obtiendrions, comme agriculteurs, environ 0,75 \$ à 1,10 \$ par boisseau d'orge. Dans la région de Peace River, C.-B., les agriculteurs devraient payer presque 1,50 \$ en sus du prix de l'orge d'ici 1991-2, selon l'augmentation suggérée par le plan Pépin. Il me semble que la seule option qui reste à ces agriculteurs et de nourrir du boeuf eux aussi. Mais, ces milliers d'agriculteurs de l'Ouest du Canada qui seront forcés d'élever du boeuf, où le vendront-ils? Et moi, comme producteur de céréales, combien de temps pourrai-je fournir du grain à ce prix aux exploitants des parcs d'engraissement? Même si je choisissais de diversifier et d'établir un parc d'engraissement sur ma terre, les coûts réels de la production du grain ne

seraient pas récupérables à cause des faibles prix du boeuf. Nous avons souvent vu dans le passé les effets d'un marché saturé et cela n'a jamais profité aux producteurs. Le problème de l'industrie du boeuf n'est pas lié aux coûts élevés des céréales fourragères, mais plutôt à l'absence d'une structure de commercialisation.

Si je choisis de ne pas m'engager dans cette voie et de m'en tenir surtout au grain, le tableau n'est pas plus gai. Je serais forcé d'augmenter ma production de grain dans la mesure où les frais de transport augmenteraient afin de compenser un revenu toujours plus bas. Je devrais alors étendre la superficie de mes terres puisque je suis déjà aussi efficace qu'il est possible. Le prix très élevé de la terre, parce que les loyers servent à des fins de spéculation, et la concurrence des grosses fermes établies entraîneraient l'accumulation de dettes et, éventuellement, évinceraient les jeunes agriculteurs du marché.

Le pire, dans toute cette affaire, est le fait que le gouvernement du Canada a adopté, en 1969, une stratégie qui permet de tels complots. Un rapport qui énonçait que nous devons éliminer les 2/3 des agriculteurs d'ici 1990.

Et le Groupe d'étude poursuit: «Les jeunes agriculteurs non viables devraient être retirés de l'agriculture par le biais de programmes de bien-être et d'éducation, et par le biais d'emplois temporaires dans d'autres secteurs de l'économie. Les agriculteurs plus âgés devraient obtenir une aide qui leur assure au moins un niveau de vie décent».

Après lecture d'une telle déclaration, et sachant d'où elle provient, il me semble qu'on avait déjà conclu à l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau avant même que le problème ait été soulevé. Le retrait du tarif est l'outil qui sera utilisé pour forcer les jeunes agriculteurs, dits non viables, hors de leurs terres. Pourquoi un gouvernement qui voit aux intérêts de l'agriculture canadienne s'arrêterait-il à fournir une aide, par opposition à une structure de marché méthodique? Aide qui augmenterait sans doute la dépendance des agriculteurs vis-à-vis le financement du gouvernement et qui, éventuellement, lorsque cette aide sera retirée, laisserait les agriculteurs à la merci de l'empiètement des corporations.

Un gouvernement, s'il croyait vraiment au bien-être du Canada, mettrait aussitôt fin à un tel scandale. Les gros agriculteurs ne sont pas plus efficaces et les corporations ne contribuent pas au bien-être de la communauté rurale ou de la nation.

La ferme familiale est la fondation sur laquelle le Canada a été bâti, et elle est toujours, aujourd'hui, la fondation de 40 % du PNB. La ferme familiale et l'économie de l'Ouest ne peuvent pas survivre si le gouvernement ne change pas d'orientation.

Le tarif du Nid-de-Corbeau est la seule loi qui protège la ferme familiale. Le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer tel qu'il est pour le bien-être de la nation.

Changer le Nid-de-Corbeau détruira le droit historique à la protection et détruira inévitablement plusieurs fermes et communautés rurales pour faire du Canada un lieu de séjour beaucoup moins intéressant.

APPENDICE "TRPT-160"

Mémoire présenté au Comité permanent des transports
de la Chambre des communes sur la teneur du projet
de loi C-155

par: Orest Farion

Agriculteur, producteur céréalier et éleveur de bétail depuis 35 ans, délégué en outre de la cellule 603 de l'A.W.P., je suis heureux de présenter ce mémoire au Comité concernant le projet de loi C-155 sur le transport des céréales.

Au nom du comité du sous-district de l'A.W.P. et en mon nom personnel, je dois dire que la question la plus préoccupante est que le taux de transport que l'on connaît aujourd'hui comme étant le tarif du Nid-de-Corbeau ne soit plus soumis à la loi. A mon avis, les producteurs céréaliers du pays risquent d'en éprouver de très grandes difficultés.

Lorsqu'on nous dit qu'en 1985-1986, les taux de transport vont être de cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, cela veut dire que le prix des céréales sera diminué de 75 cents le boisseau. Aux prix actuels, cela signifie que le prix de l'orge sera de 75 cents à \$1.40 le boisseau.

Le producteur céréalier de la région de Peace River qui paie aujourd'hui 29 cents le boisseau pour le transport de ses céréales devra payer \$1.45 le boisseau, ce qui lui laissera un rendement de 15 à 70 cents le boisseau d'orge.

Si les taux de transport doivent être portés en 1991-1992 à 12 fois le tarif du Nid-de-Corbeau actuel, comme il a été proposé, les agriculteurs de la région de Vegreville paieront \$1.68 ou encore le même prix qu'ils payent aujourd'hui sur le marché libre de l'orge; le producteur ne réalisera alors aucun profit si le prix des céréales demeure le même.

Les agriculteurs de la région de Peace River paieraient \$3.48 pour exporter un boisseau d'orge, ce qui veut dire que les producteurs céréaliers devront verser \$1.33 de plus aux sociétés ferroviaires pour faire transporter ce produit.

En 1891, avant que le tarif du Nid-de-Corbeau ne soit mis en vigueur, les sociétés ferroviaires demandaient, pour le transport des céréales, plus que la valeur même des céréales. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est abandonné, nous reviendrons exactement au même point, ce qui est tout à fait ridicule.

L'Alberta Cattle Commission, dont je suis membre, mais pas de mon propre gré, demande que le prix des céréales soit diminué, ce qui fait que les engraisseurs feront beaucoup d'argent car ils paieront très peu pour les céréales fourragères qui seront fournies par les producteurs céréaliers. Pendant encore combien de temps les engraisseurs feront-ils de l'argent aux dépens des producteurs céréaliers avant que ces derniers ne fassent faillite?

En outre, la taille moyenne des troupeaux au Canada est de 26½ têtes; L'Alberta Cattle Commission représente-t-elle l'agriculteur moyen ou une petite bande de propriétaires de parcs d'engraissement qui veulent acheter les céréales à bas prix?

Je crois qu'il est temps que l'industrie du bétail atteigne sa maturité et crée des programmes visant à stabiliser le prix de la viande en tenant compte du coût de production.

Autre mythe des promoteurs qui veulent modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, c'est que toutes les céréales peuvent être exportées dans

un court délai après les récoltes. Si nous devons expédier toutes nos céréales en quatre mois, combien de wagons couverts nous faudrait-il? Combien faudrait-il ajouter de terminaux sur les côtes? Combien de navires supplémentaires nous faudrait-il? Combien de milles de voies d'évitement nous faudrait-il construire pour stationner les wagons-trémies en saison morte? Tout cela n'est qu'un mythe. Dans un pays aussi vaste que le nôtre, le transport des céréales doit être assuré à longueur d'année. Certains de nos clients ont besoin d'un approvisionnement constant, certains sur une base hebdomadaire, d'autres sur une base mensuelle, etc.

Une autre question qui nous préoccupe, c'est que les générations qui vont nous suivre seront incapables de survivre, économiquement parlant, à ces tarifs plus élevés. Les populations rurales vont être laissées dans la pauvreté, non seulement dans les fermes, mais dans les collectivités dont l'agriculture est la base économique. Lors d'une enquête effectuée récemment, en supposant que le tarif de transport serait cinq fois celui du Nid-de-Corbeau, il est apparu que le secteur commercial de Vegreville perdrait 3 millions de dollars.

Il faut ajouter à cela l'effet multiplicateur qui est de 6 ou 7 fois, ce qui ferait que la région de Vegreville perdrait 20 millions de dollars.

J'espère que votre Comité sera sensible à nos préoccupations et que j'ai été en mesure de les lui communiquer. Enfin, j'estime que le projet de loi C-155 viendrait drainer beaucoup de ressources économiques dans nos collectivités, ce qui ajouterait aux difficultés économiques et sociales d'une population rurale et urbaine déjà dans le marasme.

Orest Farion
Vegreville

APPENDICE «TRPT-161»

(lettre manuscrite)

Stewart Valley, Sask.

Le 17 juillet 1983

Comité du Transport
de la Chambre des communes
Miss Sirpaul, Secrétaire
Chambre des communes
Ottawa, Ont.
K1A 0A6

Messieurs,

Veuillez trouver ci-dessous quelques observations et questions concernant le projet de loi C-155.

1. Page 20, 39(2) on nous dit que les compagnies de chemins de fer doivent communiquer leurs derniers chiffres en vue de mettre au point une formule d'établissement des coûts. Lorsque nous avons tenu des auditions concernant l'abandon de la voie ferrée pour la sous-station de Stewart Valley, le CPR a déclaré que lorsqu'un train venait sur notre ligne, les dépenses afférentes à ce déplacement commençaient à Moose Jaw, alors que dans la plupart des cas les trains partent probablement de Swift Current, donc à des milles de là. Si l'on permet maintenant ce genre de procédure, il est facile de voir combien il sera coûteux de transporter le grain.

2. Je ne crois pas que les sanctions imposées aux compagnies de chemins de fer soient assez rigoureuses pour protéger les cultivateurs. (Sec. 21(2)). J'ai de la difficulté à les comprendre, mais il me semble qu'elles ne sont pas suffisantes pour garantir au producteur que son grain sera transporté.

3. Pourquoi le cultivateur devrait-il payer tout le transport des livraisons dépassant 31,1 millions de tonnes? Il me semble que ce devrait être le contraire, c'est-à-dire que tout le grain expédié au-delà de 30 millions de tonnes devrait être franco à bord afin d'encourager la production--au lieu de la pénaliser.

4. Il semble que le coût du transport du grain variera chaque année, ce qui n'est pas juste. Il semble qu'il y ait des chiffres de coûts donnés par les compagnies de chemins de fer, des estimations de la part de la Commission et un certain nombre de boisseaux à transporter pendant une campagne agricole. Il me semble évident que je ne saurai pas, d'année en année, quels seront mes frais de transport.

5. Dans la Section 54(3) il est dit que les frais gouvernementaux pourront baisser. Je ne vois pas où mes frais à moi peuvent baisser. Tout ce que je trouve semble indiquer au contraire qu'ils ne feront qu'augmenter!

6. Je ne suis pas d'accord pour qu'une compagnie de chemins de fer soit autorisée à baisser le coût du transport à un point quelconque de livraison. Ce n'est pas juste et cela permet aux compagnies de chemins de fer de mener le jeu. Moi, je trouve ça infect!

Je suis vraiment contrarié qu'un tel projet de loi soit présenté à la Chambre. Les compagnies de chemins de fer ont amassé des millions de dollars grâce à nos lignes et elles n'y ont rien investi en retour.

Tout ce que font les Canadiens maintenant c'est de payer, payer, payer.

Veuillez croire, etc...

Douglas R. Ferguson

APPENDICE "TRPT-162"

(DACTYLOGRAPHIÉ A PARTIR D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

Mémoire - Objet: Tarifs du Nid-de-Corbeau (1983)

Maurice Dionne, Président

Comité des auditions sur le Nid-de-Corbeau

et Membres du Comité

Je pense que les augmentations rejetées des tarifs de transport du grain d'exportation peuvent être comparées à la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

Les cultivateurs ont eu à faire face à des augmentations de coûts incessantes pour le mazout, la graisse, l'huile, les réparations, les machines, les herbicides, les pesticides et les fertilisants, tandis que le revenu tiré de leurs produits décroissait. Dans un même temps, d'autres dépenses augmentent, comme l'électricité, le téléphone, le chauffage et les taxes municipales, provinciales et fédérales. C'est un fait bien connu que dans de nombreuses familles de cultivateurs, un membre doit aller chercher du travail hors de la ferme pour que la ferme puisse subsister financièrement.

Dans toutes les négociations concernant les augmentations du tarif du Nid-de-Corbeau, j'ai le sentiment que la situation financière des cultivateurs a été totalement négligée, tandis que les besoins des chemins de fer étaient grandement exagérés. Dans d'autres entreprises, l'entreprise toute entière paye pour l'ensemble des dépenses; les chemins de fer essaient d'isoler un aspect de leurs activités, le transport du grain, et de crier à

l'aide, qu'ils en aient besoin ou non, pendant que l'ensemble de l'entreprise gagne des millions chaque année (en 1981 CP Limitée a fait un bénéfice de 485,6 millions de dollars). En fait, le grain (tarif du Nid-de-Corbeau) rapporte un bénéfice comparable à celui des autres marchandises.

Les chemins de fer ont prouvé, au cours des dernières années, qu'ils pouvaient transporter tout le grain disponible quand ils voulaient bien le faire. Je trouve que les chemins de fer de ce pays devraient être utilisés comme service pour le pays tout entier et non pour enrichir des actionnaires.

Le coût élevé de la terre et les taux d'intérêt font qu'il est très dangereux pour des jeunes d'essayer d'acheter de la terre et de commencer à l'exploiter. Si les tarifs de transport leur font perdre d'ici à 1990, un dollar de plus par boisseau de blé, leur situation financière deviendra impossible. Le gouvernement fédéral veut-il forcer tous les jeunes cultivateurs et/ou les petits à abandonner leurs exploitations ? Les communautés rurales disparaîtraient avec eux.

Je pense que la majorité des cultivateurs sont très hostiles à la tentative des chemins de fer et du gouvernement fédéral de changer les tarifs du Nid-de-Corbeau, parce qu'ils se rendent compte qu'avec le temps, ce changement désorganisera totalement ou détruira un grand nombre de fermes familiales et de communautés rurales. Un grand nombre d'entre eux, bien qu'ils soient membres d'un syndicat, sont opposés à la façon dont leur syndicat négocie les tarifs du Nid-de-Corbeau et se sentent trahis par la direction.

Notre ferme produit du boeuf, du foin, du grain et un peu de miel. Notre revenu brut pour 1982 était de 57 320\$. Notre revenu net a été de 12 233\$. A ce niveau de revenu, nous ne pensons pas pouvoir nous permettre de financer le nouvel équipement agricole dont nous avons grandement besoin, un haybine ou une remorque pour le transport du bétail (même pas d'occasion).

En 1982, nous avons vendu 71 tonnes de blé, soit 2 598 boisseaux. L'augmentation projetée des tarifs de transport, dans cinq ans, nous coûtera 1\$ de plus par boisseau que ce que nous payons actuellement, ce qui réduira notre revenu net à environ 9 633\$ si les conditions restent les mêmes. Ceci est nettement sous le seuil de pauvreté et nous sommes totalement opposés à la modification des tarifs du Nid-de-Corbeau qui constituent le seul coût stable pour une ferme.

Merci

I.A. Flaterud

Beechy, Sask.

SOI OCO

Je vous prie d'annuler le temps qui m'a été réservé aux auditions de Régina.

APPENDICE «TRPT-163»

Honorables membres du Comité,

Les efforts visant à abandonner le tarif du Nid-de-Corbeau est une aberration difficile à saisir pour toute personne sensée. Le système de transport ferroviaire est de loin le mode de transport le plus efficace jamais conçu. C'est pourquoi il est si difficile de comprendre les motifs qui se cachent derrière les efforts acharnés du ministre des Transports, des sociétés ferroviaires, voire de certains dirigeants de collectivités agricoles, qui ont été amenés à penser que les cultivateurs bénéficieraient d'une réduction du transport ferroviaire, de la suppression de voies ferrées et du déboursement d'un montant cinq fois supérieur, pour le transport d'un boisseau de céréales, à celui qu'ils payent actuellement aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau. Si ces personnes représentent les dirigeants de la collectivité agricole, que Dieu vienne en aide aux cultivateurs!

Les chemins de fer ont permis de développer notre pays; ils pourraient le soutenir. Le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être conservé; toutes les entreprises ferroviaires devraient être fusionnées et appartenir à l'État; tous les produits devraient être transportés par voie ferrée; des camions et des autobus devraient être utilisés en l'absence de voies ferrées; des autobus devraient circuler sur les voies ferrées pour qu'on économise sur les pneus, l'entretien et le carburant. Le transport des passagers et des produits devrait être fréquent. Notre société ne peut se permettre de faire de la «concurrence» lorsque les trains roulent à moitié vides le long des routes et que, sur les routes, les camions et les autobus sont également à moitié vides. Si tous les moyens de transport étaient intégrés et rationalisés, l'efficacité du système serait tellement incroyable que le tarif du Nid-de-Corbeau perdrait toute importance en comparaison des économies énormes réalisées. Notre société ne peut plus se permettre un régime capitaliste. Notre système économique montre des signes d'insanité du fait que nous construisons des milliers de milles de voies ferrées, que nous faisons fonctionner une locomotive une fois pour distribuer des wagons, puis une autre fois pour recueillir les wagons chargés, et que la voie ne sert plus le reste de l'année. C'est idiot!

Mike Taczynski

APPENDICE «TRPT-164»

Mémoire adressé au Comité du transport au sujet de la modification du Tarif du Nid-de-Corbeau.

Dans le présent mémoire je me prononce en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau pour les raisons suivantes:

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, les cultivateurs devront payer plus cher pour le transport de leur grain. Cela entraînera une baisse du revenu des cultivateurs et de leurs dépenses dans les régions rurales et urbaines de l'Ouest du Canada. Cela signifie que de nombreux cultivateurs et de nombreuses petites entreprises cesseront d'exister dans l'Ouest, ce qui causera la mort de nombreuses petites communautés. La dernière étape de cette réaction en chaîne sera un changement radical du style de vie de nombreux Canadiens. C'est ce changement de style de vie qui me perturbe le plus car il pourrait être évité si l'on plaçait les priorités dans leur juste perspective.

En ce qui me concerne, les priorités sont les suivantes:

a. Les petites fermes sont efficaces et il serait bon de mettre fin à la tendance vers des fermes plus grandes et moins nombreuses, aussi faut-il essayer de maintenir le niveau de revenu de toutes les fermes.

b. Le transport ferroviaire fait partie de l'ensemble du système de transport national dont il est probablement l'élément le plus important. Nous devrions l'élargir, et le coût de cette expansion devrait être payé par tous les contribuables et non pas par un seul groupe économique de la société.

c. Notre système de voies ferrées joue un rôle si important dans l'économie du Canada qu'il devrait être exploité pour le bien de tous les canadiens et pas seulement pour le profit. Donc tout l'argent public qui est investi dans le secteur privé de ce système devrait servir à acheter des actions pour le même montant.

d. Le gouvernement du Canada devrait prendre ses décisions en fonction des besoins, des souhaits et du bien-être de la population. Il ne devrait pas prendre ses décisions pour faire plaisir à une société privée ou pour répondre à ses visées économiques.

Il me semble que toute cette question se résume de la façon suivante:

«Qu'est-ce qui est préférable pour le Canada--un système de transport qui sera payé par tous les canadiens et qui sera exploité pour répondre à leurs

besoins, ou un système qui sera exploité en partie pour le profit et dont un secteur isolé de la société fera les frais sans avoir la garantie que le service sera amélioré ou que ce nouveau fardeau économique n'altérera pas son mode de vie».

Dean Fraser

Boîte Postale 201
Carnduff, Sask.
S0C 0S0

APPENDICE «TRPT-165»

Mémoire au Comité permanent sur les transports, sur le projet de loi C-155,
Loi sur le transport du grain dans l'Ouest.

Présenté par Mme Eva K. Hagen
R.R. 1
Glenbush (Saskatchewan)
SOM OZO.

Je présente ce mémoire à titre personnel, à titre d'agriculteur. Comme nous, les agriculteurs, seront les plus touchés par une modification du taux du Nid-de-Corbeau, je crois que notre avis devrait être écouté plus attentivement qu'il ne l'a été jusqu'à maintenant.

Nous, les agriculteurs de l'Ouest canadien, subissons actuellement le pire effet de la pression des prix et des coûts depuis la colonisation de ce pays. Le prix qui nous est accordé pour nos produits a tombé à un niveau inférieur à celui des années 1970. Quant à notre pouvoir d'achat, il est moins élevé que dans les années 1940! Qui d'autre a accepté une telle chute de son revenu? Nous devons aussi, comme tout le monde, subir la hausse inflationnaire du prix de tout ce que nous achetons, le carburant, la machinerie, les produits chimiques et l'engrais, des taux d'intérêt, et de nos besoins personnels comme les vêtements et le logement. Et pourtant, alors que nous nous battons pour simplement survivre, on nous dit qu'il nous faudra en plus payer plus cher pour le transport. M. Pépin dit que le taux du Nid-de-Corbeau doit disparaître parce que le coût du transport d'un boisseau de blé est le même que celui du transport d'une lettre. J'aimerais préciser que les lettres ne sont pas livrées par bateau et par train comme l'orge et que l'orge n'est pas livré à pied, d'une maison à l'autre, comme le courrier. De plus, le courrier, ce n'est pas tellement nourrissant. Nous payons le transport de tout ce que nous achetons, comme les moissonneuses-batteuses, les camions ou les tracteurs. Pourquoi devrions-nous aussi payer encore plus pour le transport de ce que nous vendons? Il s'agit là d'une grave injustice.

Je voudrais vous avertir que les agriculteurs ne sont pas en mesure de supporter ces frais supplémentaires et que tout revenu supplémentaire versé aux sociétés ferroviaires devrait provenir des deniers publics, car à peu près tout le monde au Canada tire un avantage de notre industrie agricole. J'aimerais vous rappeler que nulle part au monde il n'y a autant de gens qui mangent aussi bien pour aussi peu cher qu'au Canada. Cette nourriture cessera d'être aussi abondante et aussi peu chère si l'on continue d'imposer aux agriculteurs des frais toujours croissants et des prix à la ferme toujours plus bas. Il n'y a pas de méthode plus économique de production des aliments que la ferme familiale, où les agriculteurs et leur famille travaillent pendant de longues heures pour un faible revenu. Des taux de transport plus élevés pousseront de nombreux agriculteurs à la faillite. Cela aura des

effets très profonds, par la réduction du revenu et la hausse du chômage, tant dans les grandes villes que dans les villages. Les fermiers s'ajouteront au nombre des chômeurs et des bénéficiaires de l'aide sociale. En Saskatchewan, si l'agriculture est en difficulté, toute l'économie en souffre, comme on l'a vu dans les années 1930. Au bout du compte, tout le Canada en souffrira, ainsi que les pays que nous approvisionnons. L'agriculture contribue considérablement au produit national brut et c'est pourquoi le trésor public devrait assumer les frais de transport.

Notre ferme ne pourrait pas survivre avec les changements proposés aux frais de transport. Nous ne pouvons pas encourager notre fille qui désire se lancer dans l'agriculture plus tard. C'est difficile d'expliquer à son enfant que le gouvernement estime que votre emploi et votre façon de vivre ne sont pas indispensables.

Les conséquences sociales d'un changement au taux du Nid-de-Corbeau sont effrayantes. Si l'on force les agriculteurs à ne vivre que de l'aide sociale, il est inévitable de voir s'accroître les ghettos et le taux de criminalité. Un gouvernement ne devrait pas avoir comme politique de provoquer le désespoir, mais si vous détruisez la communauté agricole, c'est le résultat que vous obtiendrez.

Ma fille de onze ans voudrait savoir si M. Pépin est un agriculteur et sinon, comment peut-il connaître les problèmes que nous affrontons? Combien y a-t-il d'agriculteurs de l'Ouest parmi les membres de ce comité? C'est aux agriculteurs qu'il devrait revenir de déterminer la question de leur survie. Je vous invite à visiter notre ferme pour vous rendre compte à quel rythme effréné nous devons travailler seulement pour survivre. On croit souvent que les agriculteurs travaillent dur au printemps et à l'automne. En fait, il faut travailler dur toute l'année et depuis dix ans que nous exploitons notre ferme, la situation n'a fait qu'empirer. Nous exploitons la ferme avec mon frère et sa famille et nous pouvions auparavant prendre congé deux ou trois fois de semaine par année, pas deux ou trois semaines, pour aller camper. Depuis trois ans, nous n'avons pas été capables de nous libérer plus qu'une fin de semaine par été. Si nous devons travailler aussi dur avec le taux du Nid-de-Corbeau, comment pourrions-nous arriver sans le même taux?

M. Pépin dit qu'il a un but dans la vie, changer le taux du Nid-de-Corbeau. J'ai moi aussi un but dans la vie, garder ma ferme! Ne touchez pas au taux du Nid-de-Corbeau!

APPENDICE «TRPT-166»

MEMOIRE PRESENTE AUCOMITE PERMANENT DES TRANSPORTS

A titre d'agriculteur de l'Ouest canadien, je vous présente mes propres raisons pour lesquelles je crois qu'il faut conserver le taux du Nid-de-Corbeau.

1. Il est absolument nécessaire que le Comité sache et que le gouvernement réalise que le prix du grain a atteint son niveau maximum en 1973-1974. Je crois que ce prix a alors atteint les 6,00 \$ à Lakehead et aux ports de mer. Depuis, la valeur du boisseau a baissé jusqu'au niveau actuel.

2. Les frais de production ont beaucoup augmenté depuis 8 ou 9 ans. En 1974, un camion d'une tonne se vendait environ 6 000 \$. Actuellement, le même camion se vend de 15 à 16 000 \$. Pour un camion d'une demi-tonne acheté en 1965, le transport à partir de Chatham (Ontario) s'élevait à 180 \$. Pour un camion de 1974, ces frais de transport avaient au moins doublé.

3. Cela m'amène à conclure que des frais plus élevés et un prix du grain plus bas signifient une diminution du revenu net à la ferme.

4. Je suis entièrement opposé au concept d'un plafond de production, en vertu duquel le transport coûte plus cher pour toute quantité au-delà de 31,1 tonnes, et je demande la suppression de ce plafond. Avec des frais de production plus élevés, un taux supplémentaire au-delà du plafond ne fera rien pour stimuler l'agriculture.

5. J'ai entendu parler d'une marge de sécurité de 10 % pour le prix du grain. Il me semble que l'on joue avec les mots lorsque l'on parle en même temps de modifier le taux du Nid-de-Corbeau.

J'aimerais citer quelques prix dans le contexte où le ministère des Transports parle des années 1950 et de la proportion de 10 %.

En 1950, j'ai acheté un tracteur diesel de marque connue. Leur plus gros tracteur se vendait pour environ 4 300 \$. Le carburant diesel coûtait 4 ¢ le litre et un pulvérisateur à disques de 15 pieds, 1 200 \$. Est-ce que j'ai besoin de vous donner les prix actuels? Par exemple, un tracteur ayant deux fois et demie la puissance du premier coûterait de 7 à 20 fois plus cher. Le carburant coûte environ 8 fois plus cher qu'à l'époque. Je soutiens qu'avec une baisse du revenu net, on investira moins dans les améliorations, les moissonneuses-batteuses et les tracteurs. Plutôt que d'offrir des primes pour vendre leur équipement agricole, les fabricants se retrouveront peut-être dans la même situation que la White Co., de Brantford (Ontario), entre les mains

d'un syndic de faillite. Vous aurez alors encore plus de chômeurs et d'entreprises qui viendront vous demander de l'argent.

6. Le concept des taux variables est totalement inacceptable. Seuls des taux proportionnels à la distance fonctionneront. J'ai appris qu'il fallait maintenant un train et trois hommes pour transporter autant de grain que le faisaient 51 trains et 225 hommes en 1907. Le système serait donc 51 fois plus efficace qu'alors.

7. Les sociétés de charbon, de potasse et de soufre se plaignent du taux de transport qui leur est imposé. Expliquez-leur que ces frais sont inclus dans le prix de vente de leur produit au consommateur, par exemple les agriculteurs qui achètent de l'engrais contenant de la potasse pour améliorer leur récolte. Ou que le prix de détail du bois de construction comprend les frais de transport, quel que soit l'acheteur, tout comme le prix du charbon. Il n'y a pas que les agriculteurs qui achètent de ces produits, mais lorsque nous le faisons, nous sommes le seul groupe à payer des frais de transport dans les deux sens.

8. J'ai lu que pour chaque dollar de son revenu net que dépense un agriculteur, il en circule cinq autres dans l'économie canadienne. Si les frais de transport ferroviaire augmentent à notre gare de Meyronne, ces frais s'ajouteront au coût des quelques 9 200 tonnes de grain que nous expédions. A cinq fois le taux actuel du Nid-de-Corbeau, cela représente des frais supplémentaires de 225 000 \$ pour les agriculteurs. En calculant avec la proportion mentionnée de un à cinq, cela signifie qu'il y aurait 1 125 000 \$ de moins en circulation dans l'économie. Avec l'exemple de ce seul point de chargement, pouvons-nous nous permettre une telle perte, et ce en plus transposé à l'échelle du pays tout entier?

9. Je suggère que puisque le gouvernement, aux débuts du Canadien Pacifique, leur a accordé environ 106 300 000 \$ et 43 962 546 acres de terrain, avec les droits miniers et de surface, il devrait continuer à investir dans l'avenir du réseau ferroviaire. En passant, les droits miniers de CP Rail comprennent des ressources comme le charbon, le gaz naturel et le pétrole. La Tarding Coal fait partie des entreprises du CP créées grâce aux concessions originales. Les gouvernements ne peuvent pas cesser de tenir compte des besoins de l'agriculture, secteur concurrentiel sur le marché mondial.

10. Les organismes de transport du grain semblent avoir une trop grande envergure pour pouvoir fonctionner efficacement. Nos colonisateurs ont commencé par mettre sur pied la première bourse des denrées de Winnipeg et ils ont déployé de grands efforts pour obtenir la création de la Commission canadienne du blé. Je ne désire pas que les pouvoirs de commercialisation du grain de la Commission soient limités. J'ai appris que les pays importateurs semblent préférer traiter avec la Commission plutôt qu'avec des négociants du secteur privé.

11. Je suis d'accord avec le fait que le gouvernement verse des paiements aux sociétés ferroviaires, parce que le système s'en trouverait simplifié.

12. Je voudrais vous dire que lorsque je lis que CP Air perd de l'argent et que pourtant, en 1980, ils ont pris des engagements financiers équivalant au coût du tunnel de Rodgers Pass pour l'achat de nouveaux appareils, je m'interroge sérieusement sur leur santé mentale. Lorsque dans le Medecien Hat News nous lisons cette annonce de M. Pépin et que dans le même numéro nous lisons que le CP achète la Canadian International Paper Co. pour un milliard, ils ne réussiront pas à nous faire croire qu'ils n'ont pas de ressources financières.

Sachez qu'ils cherchent maintenant à acheter des sociétés ferroviaires américaines, ou une entreprise américaine de papeterie pour 1,1 milliard \$.

13. N'oubliez pas les rapports entre l'Est et l'Ouest, en particulier lorsque le projet de loi menace d'entraîner des fermetures.

Ceci dit, étant un agriculteur de longue date, je vous remercie de m'avoir accordé cette occasion d'exprimer mon inquiétude à l'égard de tout changement au taux du Nid-de-Corbeau. J'espère que je n'ai pas perdu mon temps. J'ai écrit à l'honorable Jesse P. Flis, député à Ottawa, et finalement je crois que ce que je veux dire, c'est que nous ne pouvons pas laisser tomber le taux de la Passe du Nid-de-Corbeau, qui a permis d'ouvrir et de construire ce pays d'un océan à l'autre et qui est maintenant nécessaire pour conserver l'unité du pays. Quant à moi, rien ne justifie un changement. Je vous exhorte à conserver le taux actuel du Nid-de-Corbeau.

Je vous remercie de votre attention.

Garnet Hanna
Meyronne (Saskatchewan)

APPENDICE «TRPT-167»

C.P. 44

Meath Park (Saskatchewan)

S0J 1T0

Le 21 juillet 1983

M. Maurice Dionne, député
Président, Comité des transports
Pièce 261, Édifice de l'ouest
Chambre des communes
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Monsieur Dionne,

Je ne peux plus me taire et laisser des gens qui ne sont pas des agriculteurs prendre des décisions et influencer le Parlement à propos de questions qui pourraient éliminer la moitié des agriculteurs du pays.

J'aborderai cette question sous quatre aspects:

- (i) mon avenir financier;
- (ii) l'avenir de ma communauté;
- (iii) l'avenir de mon pays;
- (iv) les problèmes mondiaux.

(i) Mon avenir financier

J'ai travaillé dix-neuf ans au ministère de la Voirie de la Saskatchewan pour pouvoir un jour m'acheter une ferme et faire ce que j'ai toujours voulu faire, être un FERMIER.

Le grand jour est finalement arrivé et mon épouse et moi avons acheté 480 acres de bonnes terres agricoles. Nous louons aussi 240 acres de pâturage. Nous avons aussi tout l'équipement nécessaire (du vieil équipement) et un troupeau de 40 têtes. L'équipement est payé, mais nous avons une hypothèque de 138 000 \$ sur la terre, ce qui représente un paiement d'environ 20 000 \$ par année.

Mon épouse doit enseigner pour que nous soyons en mesure d'éponger notre déficit agricole, qui était de 17 500 \$ en 1982.

C'est une dette que nous pouvons supporter, mais je m'inquiète quand je pense aux facteurs suivants:

- a) ce sont les banques qui fixent les taux d'intérêt;

- b) le prix des insecticides et des herbicides est établi de façon à réaliser un gros profit;
- c) le prix du pétrole est établi par le gouvernement canadien et les provinces productrices, soi-disant pour assurer notre approvisionnement futur en carburant, que nous n'aurons bientôt plus les moyens de nous payer;
- d) le prix du boeuf et du porc est établi d'après l'offre et la demande et pourtant même si nous n'en élevons pas suffisamment pour répondre à notre demande, nous en élevons trop pour en obtenir un prix réaliste;
- e) le prix du grain est déterminé par la demande mondiale. Il n'y a pas suffisamment de grain pour répondre à la demande mondiale. L'agriculteur devrait donc obtenir un bon prix pour sa production. Mais pourtant la demande ne permet pas à l'agriculteur de vendre sa production à un prix intéressant.

Avec toutes ces influences extérieures et tous ces prix établis à l'avance, comment pouvons-nous nous en tirer?

Auparavant, c'est toujours l'acheteur qui payait le transport. Pourquoi n'est-ce pas le cas avec les produits agricoles?

Si le gouvernement canadien croit que les sociétés ferroviaires ne rentrent pas dans leurs frais avec le transport du grain, qu'il les aide, mais il n'a pas à leur garantir un bénéfice de 20,5 % en nous repassant la facture.

On nous a dit que la mise en application graduelle du projet de loi C-155 le rendra acceptable. La méthode de mise en application ne fera pas de différence. Si le taux du Nid-de-Corbeau est multiplié par cinq ou par dix et que le prix du grain continue de baisser, la mise en application de la loi pourrait s'étaler sur cent ans et nous ne pourrions toujours pas payer.

S'il faut que mon épouse et moi soyons obligés d'avoir un autre emploi pour continuer d'exploiter notre ferme, nous serons tout simplement obligés d'abandonner notre rêve.

(ii) L'avenir de ma communauté

L'avenir de ma communauté sera touché profondément par le changement du taux du Nid-de-Corbeau.

Nous vivons dans une petite communauté du nord, à Meath Park. Si l'on abandonne le taux du Nid-de-Corbeau, les quelques petites entreprises qui nous restent devront fermer leurs portes.

Avec des taux variables, il serait manifestement plus économique pour les agriculteurs de livrer leur produit directement à Prince Albert, ce qui entraînerait la fermeture des élévateurs des petites communautés de Meath

Park, Weirdale, Foxford, Smeaton et Henribourg. Si vous allez à Prince Albert pour livrer votre produit, vous en profiterez pour y faire vos courses et commander votre carburant. Dans tout cela, qu'est-ce qui arrivera aux magasins des petites communautés?

(iii) L'avenir de mon pays

L'avenir de mon pays est également touché profondément par ce projet de loi. Lorsque tous les petits agriculteurs auront été forcés d'abandonner leur exploitation, seules les grandes sociétés auront les moyens d'acquérir de grandes terres pour produire du grain, du boeuf et du porc.

Les gens qui ont colonisé le Canada cherchaient la liberté d'être propriétaires, et non un système féodal.

Après cela, les canadiens devront payer plus cher pour leurs aliments. Ce seront les grandes sociétés qui fixeront les prix, avec leur bénéfice de 20 %.

Les fabricants de machinerie agricole, comme Massey, White Coop Implements, etc., ont connu des difficultés financières. Ils ont reçu une aide du gouvernement pour contribuer à venir à bout de ces difficultés. Est-ce que quelqu'un s'est jamais rendu compte que si les agriculteurs recevaient un prix raisonnable pour leurs produits, ils auraient de l'argent à dépenser? Si les agriculteurs avaient un peu d'argent disponible, ces grands fabricants de machinerie agricole auraient peut-être moins de problèmes financiers.

(iv) Problemes mondiaux

Lorsque tous les agriculteurs tomberont sous la coupe des grosses compagnies et d'autres du même genre, le prix du grain sera plus élevé que ce que la plupart des pays peuvent se permettre de payer, ce qui pourrait provoquer des troubles frontaliers et même mondiaux.

En conclusion, je voudrais dire qu'un taux de transport de 10 % de la valeur du produit serait trop élevé. Il est fort possible qu'un taux semblable nous force à abandonner l'agriculture et plus de 50 % des agriculteurs du pays devraient en venir à la même décision.

Je vous prie de bien étudier la situation que vous nous obligez à accepter.

Merci.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Donald Hieidt

APPENDICE "TRPT-168"

Mémoire à M. Maurice Dionne

Président du Comité du transport

Pour présentation au Comité du transport à Régina (Saskatchewan).

DE

Ron Harper

Boîte 43

DanBury (Saskatchewan)

La proposition du programme Pépin ou toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau signifiera un désastre total pour la ferme familiale telle que nous la connaissons.

Des tarifs de transport cinq fois plus élevés que le tarif du Nid-de-Corbeau signifieront la mort de l'agriculture comme mode de vie. En tant que jeune fermier avec une jeune famille qui exploite une ferme familiale de bétail et de grain, je sais que si l'on élimine le Nid-de-Corbeau, on éliminera aussi l'entreprise de ma famille. Si c'est ce que veut M. Pépin, dites-moi alors où je devrai aller avec ma femme.

Je ne suis qu'un seul parmi des milliers de fermiers entre 30 et 60 ans qui devront quitter la ferme pour se joindre aux rangs toujours croissants des sans emploi et des assistés sociaux.

On ne doit pas modifier le tarif du Nid-de-Corbeau.

Ron Harper

Boîte 43

Danbury (Saskatchewan)

APPENDICE «TRPT-169»

Juillet 1983

MEMOIRE PRESENTE AU COMITE DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES AU SUJET DU BILL C-155

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité des transports, je vous remercie de m'avoir permis de témoigner au sujet du Bill C-155.

Bien que le Bill C-155 ait déjà été adopté en seconde lecture et soit maintenant arrivé à l'étape de l'étude en comité, j'estime qu'il n'est pas inutile de rappeler certains des événements qui ont précédé cette étape.

J'espère par ailleurs que ces quelques audiences auxquelles vous participerez influenceront sur la nature et l'importance des modifications que vous apporterez à ce projet de loi.

Le fait que nous soyons ici et que votre comité ait été autorisé à quitter Ottawa pour tenir ces audiences publiques témoigne de la confusion extrême qui règne encore au sujet du Bill C-155, des doutes qui subsistent dans de nombreux esprits et des nombreuses questions qui restent sans réponse.

Je crois percevoir une hâte excessive, frisant la panique et la phobie, dans le fait que cette décision majeure de réformer les tarifs de transport des céréales, qui entraînera une modification radicale de l'industrie céréalière et du mode de vie des populations rurales et urbaines de l'Ouest, soit prise à ce moment précis de notre histoire.

Vous savez que l'honorable ministre des Transports a déclaré que si le gouvernement ne parvenait pas à saisir la chance qui se présente actuellement d'appliquer cette réforme, alors que l'Ouest manifeste clairement sa volonté de changement, il faudrait attendre encore bien longtemps avant qu'un autre gouvernement n'ait le courage d'aborder la question.

C'est à se demander où le ministre a trouvé cette volonté de changement dans les provinces de l'Ouest!

On peut également se poser des questions quant à la fermeté de cette volonté de changement, puisque le ministre reconnaît qu'elle risque de s'évanouir si l'on prend le temps de mieux expliquer la situation aux canadiens.

Est-il bien nécessaire d'adopter sans retard une réforme qui imposera immédiatement le fardeau croissant des augmentations de tarif aux

producteurs céréaliers, déjà accablés par l'escalade de leurs coûts de production et par le déclin des prix des céréales?

Cette réforme ne doit pas être si nécessaire et si urgente que l'affirme le ministre s'il est bien vrai qu'aucun gouvernement ne serait prêt à l'entreprendre avant longtemps, au cas où elle ne serait pas réalisée immédiatement.

Il y a quelques semaines, le président du Groupe du blé de la Saskatchewan aurait demandé au gouvernement de retirer son projet de loi et de tout reprendre à zéro.

L'exercice auquel nous nous prêtons actuellement a commencé il y a dix ans, avec la politique adoptée par le ministre d'alors, Otto Lang, pour «faire payer les utilisateurs», c'est-à-dire pour que les producteurs céréaliers paient de plus en plus afin de financer les travaux de rénovation du réseau ferroviaire; les choses en sont aujourd'hui au point où le gouvernement fédéral essaie de faire d'une pierre deux coups, c'est-à-dire de «tuer le corbeau» et d'augmenter les tarifs de fret pour les céréales, de façon à résoudre en même temps la plupart des problèmes économiques du pays.

Si l'on reprenait le processus, on pourrait envisager séparément les problèmes d'industries distinctes, dans le contexte de politiques publiques distinctes.

Il importe que l'on entame un débat en profondeur sur les diverses options qui s'offrent à nous, de façon à ce que les décisions soient crédibles et justes, et perçues comme telles.

Interrompre le processus actuel, c'est-à-dire retirer le Bill C-155 pour recommencer à zéro, comme le proposait M. Turner, relèverait de la logique la plus élémentaire.

Il n'y a que quelques semaines que le grand public a pris connaissance des dispositions du Bill C-155. Bon nombre d'entre elles sont tellement compliquées et obscures que seuls les spécialistes du charabia bureaucratique peuvent espérer les comprendre.

On ne saurait être surpris de constater que la population, tout comme les agriculteurs, reste indécise face à cette réforme et risque d'être trompée par certains groupes qui se soucient uniquement de leurs intérêts égoïstes.

Comment le ministre peut-il donc prétendre qu'il existe une volonté de réforme et que le projet fait l'objet d'un consensus?

Pour ma part, je ne trouve aucune logique dans la décision du gouvernement fédéral d'imposer des tarifs de fret croissants aux producteurs

céréaliers. Et lorsque je parle de «gouvernement fédéral», je ne vise pas un parti plus qu'un autre.

Nos deux grands partis politiques ont eu l'occasion de détenir le pouvoir depuis que ce processus a été engagé.

Certes, le Parti progressiste conservateur ne l'a pas gardé suffisamment longtemps pour entreprendre beaucoup de choses dans ce domaine, mais il a maintenu le processus sur les rails. Lorsqu'il a perdu le pouvoir, le nouveau gouvernement a intensifié ses efforts avec encore plus de vigueur qu'auparavant.

Ceux qui ont suivi le processus de près ces dernières années conviennent aujourd'hui qu'il serait futile de chercher des raisons logiques dans la décision d'abandonner les tarifs statutaires actuels du Nid-de-Corbeau, cette décision relevant en fin de compte uniquement de la politique.

Certes, les deux partis d'opposition ont prouvé qu'ils avaient un certain pouvoir puisqu'ils ont réussi à ralentir le processus d'adoption du Bill C-155.

L'observateur impartial a cependant l'impression que ce pouvoir n'a pas été exploité dans toute sa plénitude.

Nous devons maintenant nous tourner à nouveau vers Ottawa, où le processus se poursuivra en septembre. En attendant, les citoyens de l'Ouest doivent poursuivre leurs efforts pour convaincre les députés de la nécessité d'étudier en détail toutes les options possibles avant d'imposer des changements aussi drastiques au système actuel. Changer un contrat tel que celui du Nid-de-Corbeau exige en effet plus de réflexion.

Notre avenir dépend de vous, tout comme le vôtre dépend probablement de nous. Merci.

Darl E. Hicks

Marquis, Saskatchewan

APPENDICE "TRPT-170"

(REÇUE MANUSCRITE)

Monsieur le Président et Messieurs les membres du Comité du transport:

Je voudrais d'abord vous remercier de l'occasion qui m'est donnée de soumettre mon mémoire. Je voudrais aussi vous faire remarquer que les limites de temps qui vous sont imposées empêchent, en fait, un grand nombre de cultivateurs de paraître devant vous.

Nous exploitons une ferme à grain dont les terres sont divisés en deux parties: 1280 acres, dont 900 environ sont cultivés. D'après les derniers chiffres de Statistique Canada sur les fermes de la Saskatchewan, nous sommes un bon exemple de la ferme à grain moyenne de la province. Nous produisons surtout du blé car les conditions qui se développent dans notre région font que c'est la meilleure solution.

En 1980, nous avons cultivé cinq sections et nous en avons loué trois; en 1981, nous avons cultivé six sections et nous en avons loué deux; en 1982, nous avons cultivé sept sections et nous en avons loué une et cette année, nous prendrons en charge la dernière section. Pour l'année fiscale 1980, nous avons eu un revenu net de 7 117\$ sur la vente de 5126 boisseaux, soit un revenu net par boisseau de 1,38\$. Au cours de l'année fiscale 1981, nous avons eu un revenu net de 9 800\$ sur la vente de 6531 boisseaux, soit un revenu net par boisseau de 1,50\$. Pour l'année fiscale 1982, nous avons eu un revenu net de 5 565\$ sur la vente de 6688 boisseaux, soit un revenu net par boisseau de seulement 0,80\$. La baisse du revenu par boisseau de 1982 s'explique par des tentatives de modernisation de notre matériel dont l'âge moyen était de 30 ans. Vous remarquerez que, pour les trois années fiscales citées, notre revenu était loin d'être excessif; pour deux de ces trois années, je crois savoir qu'il est inférieur au seuil de pauvreté fédéral.

J'aimerais vous demander lequel parmi vous, membre de ce comité, serait disposé, ou capable, d'investir les 800 000\$ nécessaires à l'achat d'une ferme de cette taille pour en tirer ce genre de revenu ?

Le passage de cette loi serait un coup sérieux pour notre ferme et pour un grand nombre de nos voisins. Il semble que certains s'imaginent que les fermes des Prairies sont prospères et peuvent se permettre de payer des tarifs de transport plus élevés. Ce n'est certainement pas le cas pour nous, comme vous pouvez le voir.

J'aimerais aborder le sujet de ce qu'on appelle le "filet de sécurité" de ce projet de loi. Lier le tarif du transport au prix du grain sans aucune référence aux coûts de production n'a aucun sens. Cela permettrait une augmentation des tarifs de transport même si le revenu net par boisseau diminuait par suite d'une augmentation du coût de production.

Je voudrais aussi protester énergiquement contre un principe qui semble faire partie de ce projet de loi, à savoir que l'on doit permettre aux chemins de fer de réaliser un revenu adéquat sur leur investissement. La commission Snavelly a suggéré que ce revenu serait approximativement de 22,5%. Si le même critère était appliqué à nos fermes, notre revenu devrait être de 180 000\$ par an! Je vous demande de comparer ce chiffre avec ce que gagnent en réalité les cultivateurs. Vous conviendrez avec moi que c'est une injustice extrême que de suggérer que les chemins de fer doivent tirer un tel revenu aux dépens des cultivateurs!

Bien que j'aie plusieurs autres inquiétudes sérieuses concernant ce projet de loi, je laisserai à d'autres le soin de les aborder. Je vous demande d'examiner soigneusement vos responsabilités. Si vous le faites, alors je suis certain que vous renverrez ce projet de loi là où il mérite d'être et que vous recommencerez sur des bases nouvelles. Je vous remercie de votre attention.

Gérard E. Hoppe

Boîte postale 126
Saskatchewan, Canada
S0K 0V0

APPENDICE «TRPT-171»

KEZYK, Raymond

Mesdames et messieurs, nous sommes ici pour présenter notre opinion au sujet de la question la plus débattue des Prairies. Il s'agit du tarif du Nid-de-Corbeau. Ce tarif est un des éléments du transport du grain à partir des Prairies, en train, vers les ports de mer où il est expédié outremer. Le tarif du Nid-de-Corbeau stipule qu'un prix déterminé doit être payé pour les frais de transports. Le tarif du Nid-de-Corbeau garantit que le coût des services n'augmentera pas et évite donc que l'exploitant agricole ait à payer davantage pour le transport de son grain vers les ports d'exportation. Le tarif du Nid-de-Corbeau suscite aujourd'hui un grand débat. Les chemins de fer soutiennent qu'ils perdent de l'argent en offrant les services d'expédition du grain à un tarif qui existe depuis cinquante ans. Le gouvernement libéral d'Ottawa écoute ces affirmations et manifeste l'intention d'abolir le tarif du Nid-de-Corbeau et d'augmenter le prix du transport du grain. De leur côté, les exploitants agricoles soutiennent qu'on fait violence à leurs droits. Le contrat du Nid-de-Corbeau est un contrat qui garantit que le coût du transport pour les exploitants agricoles n'augmentera pas. Nous, exploitants agricoles des grandes Prairies du Canada, nous luttons et nous luttons vigoureusement pour maintenir les tarifs du transport des marchandises à leur niveau actuel. On peut se demander pourquoi les taux du transport des marchandises n'augmentent-ils pas en proportion de l'inflation. La réponse à cette question est que l'exploitant agricole possède un contrat pour le tarif du transport des marchandises de la Passe du Nid-de-Corbeau qui lui garantit un prix. On peut répondre aussi en disant que l'exploitant agricole ne permettra pas que cette situation soit modifiée. L'exploitant agricole a toujours souffert au Canada. Le prix du grain, des céréales, non traitées et des grains spéciaux ne s'est pas élevé dans la proportion du taux d'inflation au cours des années. De fait, le prix du grain a baissé continuellement depuis 1973. L'exploitant agricole ne saurait survivre s'il obtient un prix trop bas pour ses denrées tandis qu'il doit acquitter chaque année des frais grandissants. Le prix du matériel s'est élevé à un niveau inconcevable: les moissonneuses-batteuses coûtent jusqu'à 130 000 \$ chacune tandis que les tracteurs à transmission double coûtent 100 000 000 \$, et il ne s'agit là que deux éléments du matériel de l'exploitant agricole. Il doit payer aussi pour les plaintoirs, les motoculteurs, les camions, le matériel de fenaison, les faucheuses et tout le reste de l'équipement qui est très coûteux. L'exploitant agricole doit aussi acquitter le coût élevé des fertilisants, des herbicides et des pesticides dont l'usage fait partie intégrante de l'exploitation agricole d'aujourd'hui. Tout ce que l'exploitant agricole retire de la vente de sa récolte doit être investi dans l'achat de cet équipement nécessaire à l'agriculture; il doit aussi payer un taux d'intérêt très élevé sur l'argent qu'il emprunte; il ne saurait entrevoir la solution de ses difficultés à moins qu'on ne remédie immédiatement à la situation. L'exploitant agricole doit aussi diminuer ses dépenses pour

survivre et produire les denrées dont le pays a besoin. Comment peut-il diminuer ses frais? Il diminue ses frais en voyant à ce que les prix ne s'élèvent pas de façon excessive et c'est ce qu'il veut faire grâce au tarif du Nid-de-Corbeau. Il ne veut pas que ce tarif soit modifié. Pour survivre, il doit enrayer l'excalade constante des prix. C'est maintenant, en discutant la question du tarif, que l'exploitant agricole pourra enrayer cette montée en flèche des coûts et des prix. Il y a une autre raison pour s'opposer à la modification du Nid-de-Corbeau: c'est le fait que les terres à travers lesquelles les chemins de fer passent par la Passe du Nid-de-Corbeau ont été cédées aux chemins de fer en échange de la garantie de tarifs fixes pour le transport des marchandises. Le fait que les chemins n'ont rien eu à payer pour les terres sur lesquelles les voies ferrées sont maintenant établies indique bien que les chemins de fer n'ont pas consacré beaucoup d'argent à la construction de cette partie de la voie ferrée; pourquoi se plaignent-ils maintenant des tarifs qui, selon eux, sont trop bas? Nous ne comprenons pas cette attitude. Il semble que les chemins de fer veulent tout avoir, soit l'utilisation des terres gratuitement et des taux très élevés; le contrat stipulait cependant que les terres seraient données en échange du tarif du transport des marchandises de la Passe du Nid-de-Corbeau. Tout semble s'opposer au pauvre exploitant agricole. Pourquoi les choses ne seraient-elles pas en faveur de cet exploitant agricole? Le temps est venu de persuader les exploitants agricoles de faire front commun et de mettre fin à l'esprit de révolte qui les anime. Mesdames et messieurs, l'exploitation agricole a toujours été et sera toujours le fondement de notre pays. Il fournit aux peuples de ce pays l'élément le plus important de la vie... l'alimentation. Le pays ne saurait survivre sans le bétail et le grain que l'exploitant agricole produit. Les gens de ce pays doivent se rendre compte qu'ils doivent aider l'exploitant agricole à survivre s'ils veulent manger et s'ils veulent que leur pays subsiste. Je vous lance un appel. Venez en aide aux exploitants agricoles de ce grand pays. Ne permettez pas qu'on nous enlève le tarif du Nid-de-Corbeau. Aidez-nous à aider le reste du pays. En permettant à l'exploitant agricole de survivre, vous survivrez vous-mêmes. Le tarif du Nid-de-Corbeau nous appartient; ne permettez pas qu'on ne nous l'enlève à nous tous!

APPENDICE "TRPT-172"

CHAMBRE DES COMMUNES
COMITÉ DES TRANSPORTS CHARGÉ
DE L'ÉTUDE DU PROJET DE LOI C-155, 1983

Mémoire personnel

Leo F. Kristjanson

Bien que pour les modalités du projet de loi qui vous a été soumis, je m'incline devant ceux qui ont consacré des années à l'étude du système canadien de manutention et d'expédition du grain, notamment M. le juge E.M. Hall, je m'intéresse au projet de loi C-155 en ma qualité d'économiste et de citoyen canadien et en raison de ses répercussions dans la province où j'occupe le poste de président d'université. Je n'ignore pas que la question de la tarification est très complexe et qu'elle nécessite une analyse détaillée et de longues explications. Néanmoins, j'ose croire qu'un bref exposé de certaines perceptions de principes fondamentaux en jeu puisse vous être plus utile dans vos délibérations qu'une autre analyse et exégèse.

LE PROJET DE LOI C-155 ÉLIMINE UNE FORME D'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS L'ÉCONOMIE, MAIS Y SUBSTITUE UN AUTRE MODE D'INTERVENTION: LE PROJET DE LOI C-155 EST UNE FORME DE RE-RÉGLEMENTATION.

En règle générale, l'État prend de telles mesures après avoir décidé que la forme actuelle d'intervention s'éloigne de certaines normes qui sont souhaitables. Dans beaucoup de déclarations, la norme idéale énoncée implicitement est les conditions créées par une concurrence vraiment libre. Mais la concurrence libre est impossible dans le secteur du transport ferroviaire; la topographie de notre pays et la technologie ferroviaire interdisent l'implantation d'un régime qui est concurrentiel pour beaucoup de régions et de produits. A la fin du siècle dernier, des chartes furent délivrées à plusieurs nouvelles compagnies ferroviaires, mais même ce modeste essai de libre concurrence s'est soldé par la faillite de compagnies

privées et par la création des Chemins de fer Nationaux du Canada, société d'État destinée à assurer les services essentiels. Puisqu'un régime concurrentiel est impossible, on ne peut pas s'attendre à guider l'industrie vers l'idéal. Compte tenu de cette contrainte, nous devons préciser les objectifs du règlement à adopter. En autres mots:

QUELS SONT LES OBJECTIFS NATIONAUX VISÉS, ET QUELLES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES PERMETTENT DE MIEUX ATTEINDRE CES OBJECTIFS NATIONAUX?

Les objectifs nationaux sont les suivants:

- (1) Aménager un réseau de transport qui assure le mouvement des produits aux débouchés internes et étrangers au prix unitaire le plus bas possible;
- (2) Maintenir l'innovation à un niveau élevé à l'intérieur de l'industrie;
- (3) Répartir les coûts de la réalisation des objectifs énoncés ci-dessus entre les secteurs public et privé selon une formule qui cadre avec les valeurs sociales et économiques de notre société.

Le projet de loi C-155 prévoit un régime tarifaire qui augmentera de beaucoup la participation des cultivateurs au financement du transport du grain, soit une hausse de plusieurs centaines de millions de dollars par année. Ce qui me préoccupe, c'est l'effet de ce manque à gagner et de ses retombées économiques sur la capacité des cultivateurs de consacrer les capitaux nécessaires à leurs entreprises, sur la capacité des localités de maintenir la qualité des services offerts, et sur la capacité de la province de maintenir ses services malgré une diminution des fonds en circulation à l'intérieur de la province. En autres mots:

CE PROJET DE LOI A POUR EFFET DE TRANSFÉRER UNE PARTIE DES RECETTES DE LA VENTE DE PRODUITS AGRICOLES, DES CULTIVATEURS AUX CHEMINS DE FER.

PUISQUE LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER NE VONT SÛREMENT PAS DÉPENSER LEUR REVENU DANS LES VILLAGES ET LES PETITES VILLES, CETTE RÉFORME RÉDUIRA NON SEULEMENT LE MONTANT D'ARGENT DONT LES CULTIVATEURS DISPOSERONT POUR RENTABILISER LEURS EXPLOITATIONS, MAIS AUSSI LES FONDS DISPONIBLES POUR FINANCER LES SERVICES LOCAUX ET PROVINCIAUX.

Certains prétendent que la réforme donnera lieu à la création de nouvelles activités économiques dans le secteur agricole qui contrebalanceront ces pertes. En tant qu'observateur du développement économique de la Saskatchewan depuis 24 ans, j'en doute fort.

Le projet de loi C-155 élimine une forme d'intervention de l'État dans l'économie, mais y substitue une autre forme d'intervention: le projet de loi C-155 est une forme de re-réglementation qui laisse aux cultivateurs la charge de payer des frais croissants selon une formule jusqu'en 1986-1987, la fixation des prix par la suite étant plus incertaine.

Sur le plan économique, il y a deux grandes raisons pour lesquelles un gouvernement remplace une forme d'intervention par une autre.

Premièrement, le gouvernement juge que la forme d'intervention actuelle s'écarte de certaines normes qui sont souhaitables. La réforme de la réglementation peut viser entre autres à éliminer les effets répartitifs de l'intervention existante. Aux yeux d'un économiste, il ne fait pas de doute que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau a une portée répartitive: les taux varient selon les produits et chaque produit est régi par un règlement différent. Si la modification du tarif du Nid-de-Corbeau a pour but de changer ces effets répartitifs, il importe alors de préciser QUELLE est la répartition visée et POURQUOI. Le projet de loi C-155 est lacunaire à cet

égard: tous les végétaux cultivés dans les prairies et tous les produits agricoles ne seront pas assujettis à un tarif de transport libre, et les modalités de la réglementation varieront aussi. En autres mots:

AU LIEU D'IMPLANTER UNE MÉTHODE IMPARTIALE DE FIXATION DES PRIX, LE PROJET DE LOI C-155 CRÉE UNE NOUVELLE RÉPARTITION QUI NE SEMBLE PAS FONDÉE SUR DES PRINCIPES CLAIRS ET COHÉRENTS.

L'État peut également prendre une telle mesure s'il estime que la forme actuelle d'intervention est trop coûteuse. Trop coûteuse pour qui? Peu de personnes soutiendraient que la forme actuelle d'intervention est trop coûteuse pour les cultivateurs. Dans le cadre de la réforme prévue dans le projet de loi C-155, l'apport du gouvernement fédéral augmenterait, du moins dans les premières années. Le groupe pour lequel la forme actuelle d'intervention est, semble-t-il, trop coûteuse est celui des compagnies de chemin de fer. Le ministre a confirmé ce fait dans ses déclarations en affirmant que le régime tarifaire actuel ne permet pas aux chemins de fer de rentabiliser leurs opérations et par conséquent d'augmenter la capacité du réseau de transport des marchandises. La question devient donc:

QUELLE FORME D'INTERVENTION FAUT-IL POUR AFFECTER LES RESSOURCES DE MANIÈRE À GARANTIR L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT NÉCESSAIRE ET POUR GARANTIR QU'IL SERA UTILISÉ A CETTE FIN?

Aux termes du projet de loi C-155, les ressources nécessaires seront obtenues d'ici 1986-1987 grâce à un apport annuel de 651 millions de dollars du gouvernement et à l'augmentation des frais de transport des cultivateurs. L'évolution des frais de transport des cultivateurs dans les années suivantes est incertaine. Par contre, le cultivateur ne peut pas transmettre ses coûts à cause de la nature même du marché international du grain. Il arrive un point où l'imputation des frais de transport au

cultivateur défavorise la production. Le cas échéant, les exportations de produits agricoles diminueront et l'économie dans son ensemble s'en portera plus mal. En autres mots:

S'IL FAUT AUGMENTER LE TARIF POUR INCITER LES CHEMINS DE FER À TRANSPORTER LE GRAIN, IL FAUT INCITER ÉGALEMENT LES CULTIVATEURS À PRODUIRE LE GRAIN.

Il importe que le comité soit convaincu que la subvention de 651 millions de dollars assure un taux de rendement adéquat aux chemins de fer. Il importe également que le comité songe aux autres dispositions législatives que l'État pourrait utiliser pour s'assurer que la capacité du réseau ferroviaire augmente en fonction des besoins de notre marché international. Il faut admettre que:

IL EST PLUS JUSTE DE CONSIDÉRER LE TRANSPORT FERROVIAIRE AU CANADA COMME UN BIEN PUBLIC QU'UN BIEN PRIVÉ; PAR CONSÉQUENT, IL EST MALAVISÉ DE RECOURIR LARGEMENT À DES POLITIQUES DE PRIX POUR GÉNÉRER LES CAPITAUX REQUIS.

Quels sont les changements structurels qu'entraîne la substitution d'une forme d'intervention par une autre? Le présent tarif du Nid-de-Corbeau repose sur le principe de la péréquation des tarifs, c'est-à-dire taux égaux pour distances égales. Cette orientation structurelle est-elle souhaitable socialement et économiquement? A mon avis, la réponse est oui. Mais si c'est oui, le principe est-il incorporé dans le projet de loi C-155?

Certaines dispositions du projet de loi C-155 prévoient des taux variables. Elles entérinent le fait que le mécanisme des taux variables peut servir, du moins dans un sens restreint, à améliorer l'efficacité du

réseau. Il est tout à fait valable d'utiliser des taux variables pour redistribuer les coûts sur un nombre d'années, mais non pour les redistribuer géographiquement. Une telle mesure exploiterait ceux qui ne sont pas en position de force et qui ont peu de choix, en leur imposant des taux plus élevés.

L'ORIENTATION PARTIALE DU RÉGIME TARIFAIRE ACTUEL PRÉSENTE DES AVANTAGES: ELLE ASSURE UNE DISTRIBUTION UNIFORME DU REVENU ET DE LA FORTUNE SUR UN VASTE TERRITOIRE ET ENTRE UN GRAND NOMBRE DE PERSONNES. CETTE FORME DE PÉRÉQUATION ASSURE UNE PLUS GRANDE ÉQUITÉ PARMI LES PERSONNES ET LES GROUPES QUI FORMENT LA SOCIÉTÉ ET UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE MOYENNE QUE LES AUTRES STRUCTURES SOCIALES POSSIBLES.

A preuve, la plus grande stabilité des collectivités rurales en période de récession, le rehaussement de la qualité de la vie réalisé dans les petites agglomérations grâce une économie dirigée, et les pratiques environnementales relativement plus saines de la petite entreprise. Les coûts à la société augmenteront si ces caractéristiques disparaissent par suite de l'adoption d'une nouvelle forme d'intervention qui n'a pas cette même orientation structurelle.

En résumé, alors, le comité doit avoir la preuve que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau permettra:

- (1) de redistribuer le revenu et les occasions de gain d'une manière jugée souhaitable par notre société;
- (2) de générer des ressources suffisantes pour aménager le réseau de transport qu'il nous faut aujourd'hui et qu'il nous faudra dans l'avenir, sans toutefois provoquer une diminution de la production agricole; et

(3) d'éviter les conséquences nuisibles qui, à long terme, coûteront plus cher à la société que l'accord du Mid-de-Corbeau.

Sans quoi le comité doit conclure que sur le plan économique, il n'y a pas lieu de remplacer la présente forme d'intervention par celle qui est prévue dans le projet de loi C-155.

L'IMPUTATION DES FRAIS AUX UTILISATEURS

Le projet de loi C-155 repose largement sur le principe de l'imputation des frais aux utilisateurs pour justifier la réforme de la tarification du transport du grain. C'est un principe attrayant car il semble si raisonnable. Le coût du service devrait être à la charge de l'utilisateur. Dans le cas du transport du grain, la difficulté est d'identifier l'utilisateur véritable. Est-ce le producteur de grains? le meunier? l'importateur? le fabricant des matériaux de base?

LORSQU'IL APPERT QUE LA PERSONNE AYANT LE MOINS DE POUVOIR DE NÉGOCIATION DANS LE SYSTÈME EST CONSIDÉRÉE COMME L'UTILISATEUR, LE PRINCIPE DE L'IMPUTATION DES FRAIS AUX UTILISATEURS PREND UNE TOUT AUTRE ALLURE.

Le régime économique actuel prévoit généralement la transmission des coûts: le Canadien Pacifique transmet ses coûts, le fabricant transmet ses coûts, etc. Cependant, la nature même du commerce international du grain interdit à la Commission du blé, en sa qualité de représentant du cultivateur, de transmettre les frais des cultivateurs à l'importateur de grains. Cette situation est attribuable notamment aux subventions élevées que reçoivent les rivaux du Canada dans le marché international. Ainsi, le

cultivateur qui est un intervenant de très petite taille - donc dans la position la plus faible - et qui peut être soumis à des hausses de coûts qu'il ne peut pas transmettre à ses clients, doit absorber les coûts. Il apparaît donc que dans un régime tarifaire où les frais sont à la charge de l'utilisateur, la répartition des frais de transport du grain n'est pas axée sur l'utilisation mais sur l'imputation des frais à l'élément le plus faible dans la chaîne, soit le cultivateur. Le principe de l'imputation des frais aux utilisateurs n'est pas valable dans ce secteur des transports au Canada.

La plupart des gens croient également que dans un régime où les frais sont à la charge de l'utilisateur, l'utilisateur aura un choix et que le prix fixé par le marché sera le prix de revient le plus bas à cause de la libre concurrence. La concurrence et la liberté de choix n'ont jamais été des impératifs dans l'aménagement du réseau ferroviaire canadien, non pas pour des raisons politiques mais à cause de la topographie du pays.

L'intervention historique du gouvernement fédéral dans le financement et la réglementation du réseau ferroviaire témoigne du fait que l'État reconnaît l'inadéquation du marché et de l'imputation des frais aux utilisateurs pour fixer les prix et pour obtenir un réseau de capacité suffisante. La question se pose alors:

QUEL PRINCIPE DEVRAIT DÉTERMINER LA RÉPARTITION DES FRAIS DE TRANSPORT AU CANADA?

L'économiste examine deux facteurs pour déterminer comment les coûts devraient être répartis:

- (1) les répercussions sur l'économie dans son ensemble; et
- (2) les ressources disponibles qui pourraient être affectées à la réalisation des objectifs visés.

CERTAINS COÛTS DISSIMULÉS DU PROJET DE LOI C-155

Le projet de loi C-155 occasionne directement des frais au cultivateur, et ces frais se traduisent par une diminution des investissements en matériel agricole et en matériaux de base. Des pédologues nous avertissent depuis un certain temps déjà des graves problèmes de la dégradation des sols. Une des solutions importantes aux problèmes naissants est la diminution des terres laissées en jachère l'été, une solution que la plupart des cultivateurs considèrent comme un placement additionnel qu'ils entreprendront si les fonds nécessaires sont disponibles. Les conséquences du manque à gagner des cultivateurs de la Saskatchewan, soit entre 300 et 400 millions par année, sur l'assolement des terres sont très préoccupantes, bien que le coût ne soit peut-être pas apparent.

La diminution du pouvoir d'achat des cultivateurs entraînera une réduction des investissements dans un grand nombre de petites agglomérations. Les investissements privés s'épuiseront car leur valeur marchande diminuera, et ce sans aucune intervention de la part des personnes concernées. Dans les petites villes et les villages, l'ampleur de cette dépréciation des immobilisations variera entre une augmentation du taux d'amortissement et la perte de la valeur intégrale. Tous les placements faits en immobilisations, qu'il s'agisse de maisons, d'écoles, d'églises, d'hôpitaux ou d'installations communautaires, reposent sur l'hypothèse que la dépréciation sera raisonnable. Lorsqu'une mesure comme le projet de loi C-155 transforme ces placements en coûts irrécupérables, un secteur de l'économie assume une partie excessive du fardeau. Les pertes de ce genre ne sont pas inédites dans l'Ouest canadien: elles ont suivi l'abandon de lignes de chemin de fer et l'expansion des fermes. On constate que:

COMME LES PERTES SONT RÉPARTIES PARMI UN GRAND NOMBRE DE FAMILLES, DE

COMMERCES ET D'ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES, LES DÉCIDEURS ONT TENDANCE À LEUR ACCORDER MOINS D'IMPORTANCE QU'AUX COÛTS OUI, BIEN QU'ILS SOIENT OCCASIONNÉS SUR UN VASTE TERRITOIRE, SONT TOTALISÉS PAR SEULEMENT DEUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

LA RÉAFFECTATION DES COÛTS

Toute personne qui a eu à répartir des ressources peu abondantes entre un nombre excessif de projets valables, et c'est le cas de chaque président d'une grande université canadienne, fera immédiatement la remarque que toute critique des projets retenus doit être accompagnée de solutions de rechange, sans quoi elle perd de sa validité. J'en conviens. Premièrement, permettez-moi de relever certains principes.

QUELLES SONT LES RESSOURCES DONT LE CANADA DISPOSE ET QU'IL PEUT AFFECTER À L'EXTENSION DU RÉSEAU DES TRANSPORTS?

Le Canada dispose présentement de ressources humaines plus abondantes qu'en aucun autre moment de son histoire comme en témoigne un taux de chômage de 12,2 pour cent dans l'ensemble de la population active et de 20 pour cent parmi les jeunes. Si la mise de fonds dans le réseau de transport est considérée comme un moyen d'atténuer à moyen terme le gaspillage de ce capital humain, le coût du placement peut effectivement être très bas.

Le plaidoyer en faveur d'investissements publics qui donnent aux travailleurs accès à d'autres ressources nécessaires pour les rendre productifs dans l'extension du réseau ferroviaire, est étayé du fait que l'Ouest et le Canada se sont développés en grande partie grâce aux dépenses des cultivateurs, c'est-à-dire aux fonds que les cultivateurs ont consacré à

l'établissement de leurs fermes et à leur contribution au revenu national par l'exportation de leurs produits. Le placement que les cultivateurs et le pays ont fait à l'époque est maintenant épuisé, et le moment est venu de renouveler ses investissements. En raison des liens de dépendance qui existent, il est logique que tous participent à la reconstruction qui s'impose.

DEUX MÉTHODES S'OFFRENT AU GOUVERNEMENT POUR OBTENIR LES CAPITAUX DONT IL A BESOIN POUR AFFECTER LES RESSOURCES HUMAINES PRÉSENTEMENT DISPONIBLES À L'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET À SON ENTRETIEN FUTUR:

MÉTHODE I: L'imposition, pour un nombre fixe d'années, d'une surtaxe sur tous les revenus gagnés au Canada. Durant la période de colonisation, les terres constituaient les ressources du pays, et des concessions foncières furent consenties aux chemins de fer pour réaliser des objectifs nationaux. Aujourd'hui, l'équivalent de cette ressource est le capital social de fonds obtenus de tous les secteurs de l'économie sous la forme d'une surtaxe sur le revenu.

MÉTHODE II: Une méthode coopérative dans le cadre de laquelle le présent tarif du Nid-de-Corbeau serait doublé; ce serait l'apport des cultivateurs. Les sociétés pourraient participer au financement en assujettissant les expéditions de marchandises à une surtaxe par mille-tonne. Les gouvernements fédéral et provinciaux pourraient contribuer selon leurs moyens, selon l'importance des immobilisations pour chacun des gouvernements et selon les obligations constitutionnelles de chaque gouvernement dans le domaine du transport.

La construction d'un vaste parc de wagons-trémies de 1978 à 1982 démontre très bien l'efficacité de la méthode coopérative. Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les cultivateurs (par l'entremise de la Commission du blé) ont collaborés à cette entreprise conjointe. En 1978, la capacité maximale du réseau de manutention du grain était fixée à 19,9 millions de tonnes métriques, ce chiffre étant établi en fonction de la pleine utilisation des wagons-trémies disponibles. Dans la campagne agricole qui vient de se terminer, les mouvements des six principaux grains des prairies aux ports d'exportation ont dépassé 29 millions de tonnes métriques.

L'UNE OU L'AUTRE DE CES MÉTHODES PERMETTRAIT DE GÉNÉRER LES CAPITAUX NÉCESSAIRES À L'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET DE RÉPARTIR LES COÛTS EN HARMONIE AVEC LES OBJECTIFS NATIONAUX DÉFINIS PLUS HAUT.

Les deux méthodes permettent des investissements qui réduiront le gaspillage actuel de ressources humaines en donnant aux travailleurs accès à d'autres facteurs de production. Les deux méthodes permettent des investissements qui produiront des avantages sociaux et économiques à long terme pour l'ensemble du pays.

ADDENDA

LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ESSOR DU CANADA SERA AUSSI IMPORTANT DANS L'AVENIR QU'IL L'A ÉTÉ DANS LE PASSÉ. GRÂCE À LA TOPOGRAPHIE ET À L'HISTOIRE DE LEUR PAYS, LES CANADIENS JOUISSENT D'UNE OCCASION RÊVÉE DE DEVENIR DES CHEFS DE FILE DANS LA TECHNOLOGIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES EN VRAC.

L'évolution de la technologie ferroviaire est un processus de très longue haleine. La recherche nécessaire pour garantir l'efficacité du réseau dans 20 ou 40 ans et pour maintenir notre renommée dans le transport des marchandises en vrac doit être entreprise maintenant. Les subventions de recherche accordées périodiquement par les chemins de fer ou le gouvernement fédéral pour étudier des sujets précis et de portée étroite sont insuffisantes; il importe d'entreprendre des travaux de recherche à long terme. L'apport du centre de recherche du Canadien National à Montréal est considérable, notamment les perfectionnements apportés récemment à la traction, à la suspension pendulaire et aux instruments de contrôle des wagons. En raison de l'importance nationale de l'industrie ferroviaire, il y a lieu de créer un deuxième centre de recherche. Comme il est préférable d'aménager ce centre dans un endroit où les chercheurs sont soumis aux conditions à prendre en compte dans toute solution, et comme un pourcentage élevé des marchandises qui seront expédiées par rail au cours des décennies à venir proviendront de l'Ouest, ce centre devrait être situé dans l'Ouest. Il pourrait s'agir d'une coentreprise à laquelle participeraient les chemins de fer, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral.

Permettez-moi de faire valoir l'Université de la Saskatchewan comme emplacement d'un tel centre de recherche. Le secteur de notre campus appelé le parc de la recherche se prêterait très bien à l'aménagement de ces installations. En plus d'être attenante aux installations d'enseignement et de recherche de l'université, le parc compte un nombre croissant d'installations publiques et privées de recherche. Je soutiens, avec objectivité, que l'Université de la Saskatchewan est l'endroit logique où aménager le centre. L'université possède un petit centre des transports, un collège d'ingénierie qui fut reconstruit récemment et qui s'est taillée une renommée en génie agricole, ainsi qu'un institut de l'aérospatiale et des études atmosphériques qui fut un pionnier dans la construction de

satellites --- la firme SED Systems, dont nous sommes actionnaires, oeuvre encore dans ce domaine en construisant des stations terriennes au Brésil et dans d'autres pays. De plus, Saskatoon possède un noyau d'industries de haute technologie - un domaine qui jouera un rôle important dans l'avenir des transports et des communications - y compris SED Systems, Develcom, et le seul fabricant canadien de fibres optiques, Northern Telecom, ainsi que de nombreuses autres firmes.

Leo F. Kristjanson

APPENDICE "TRPT-173"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ DU TRANSPORT
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Merci de tenir ces auditions en Saskatchewan et à travers tout le Canada. On doit aborder ces questions dans le contexte où elles se trouveront et où elles seront ressenties. Je reconnais aussi que les auditions vous empêchent de passer beaucoup de temps avec votre famille et vos électeurs et j'apprécie votre volonté de participer à ce processus. Vous apprécierez aussi la difficulté à laquelle nous, les fermiers, avons à faire face pour recueillir du matériel au cours d'une période aussi occupée.

J'ai choisi de n'aborder que quelques questions pendant le temps qui m'est imparti. Je présume que d'autres traiteront d'autres questions qu'ils croient essentielles à l'exploitation de nos fermes.

La principale question que nous jugeons devoir traiter est celle du choix d'une base sur laquelle établir une structure de changement. La base sur laquelle on devrait établir la politique d'agriculture et de transport est, selon moi, la viabilité sociale et communautaire. Une telle base reconnaît la nature symbiotique de la communauté. Tout comme dans une forêt, les parties ne sont pas toutes les mêmes, mais elles sont toutes nécessaires et ensemble elles forment un tout. En effet, certaines sont imposantes et dominant, alors que d'autres sont insignifiantes mais en forment cependant une partie intégrante. Qui peut dire que l'arrogant pin gris est plus nécessaire que le timide et doux bleuet? Qu'on retire un seul élément et c'est toute la structure de la forêt qui est modifiée.

Bon, dites-vous, ça c'est la forêt, mais actuellement, nous discutons Nid-de-corbeau dans les Prairies. Dans les Prairies, nous acceptons que des villes aient été construites le long de la voie ferrée. Ceci fait partie de notre vie. L'accord de la passe du Nid-de-corbeau fait partie de la trame de notre communauté et, par conséquent, toute discussion de changement pour nous implique la prévision d'un changement dans tout le système, et non d'un seul élément isolé... puisque chaque élément fait partie du tout.

Nous croyons qu'il faut absolument que la prise de décisions soit basée sur la façon dont seront touchés les êtres humains impliqués - à la fois comme individus et comme communautés. De toute évidence, les arguments en faveur du changement de l'accord de la passe du Nid-de-corbeau ont commencé en partant de l'hypothèse limitée de ce qui est économiquement souhaitable. Souvent, on considère les gens, pris individuellement, comme des obstacles, des restrictions, barrant la route du programme le plus avantageux. Lorsqu'on parle de compromis, ce qu'on veut réellement dire, c'est jusqu'à quel point les fermiers et les communautés agricoles sont-ils prêts à faire des concessions aux droits économiques acquis.

Si nous regardons la politique de transport et l'accord de la passe du Nid-de-corbeau en pensant avant tout aux gens, nous considérerons comme valeur ultime la valeur humaine et le droit et la dignité du travail humain, en prévoyant clairement une option pour les pauvres. C'est la façon dont nous comprenons l'intervention des évêques catholiques canadiens sur l'économie. Nous ne souhaitons pas ignorer les réalités économiques, mais seulement les remettre dans une perspective différente par rapport aux autres solutions.

Nous croyons que les petites fermes et les petites communautés agricoles sont un actif pour le Canada, et non un passif. Elles ne gênent pas. Si elles doivent survivre, si elles doivent être une partie importante de l'agriculture canadienne, alors le système et la politique de transport doivent prendre en considération leurs besoins et prévoir de l'aide pour elles, en évitant les politiques destructives. Si nous nous plaçons du point de vue de la valeur des petites communautés, il est difficile de voir comment un changement au système actuel pourra être plus utile à l'économie.

Par exemple, toute forme de tarifs variables (même s'ils sont appelés stimulants!) qu'on dit susceptible de créer un système "efficace", démontre qu'on croit que si on élimine les éléments faibles ou petits, l'ensemble de l'agriculture canadienne croîtra et deviendra plus forte. Nous rejetons totalement ce type de pensée. Les petits éléments apportent une dimension et une contribution dont les grands sont incapables.

De même, nous rejetons particulièrement la proposition selon laquelle le secteur du bétail deviendra plus fort si le secteur du grain est affaibli. Chacun a son rôle à jouer et fait partie du système symbiotique canadien.

Nous ne croyons pas qu'il puisse exister aucun compromis ou consensus sur ces questions. Elles sont basées sur deux points de vue différents. L'un est la survie du mieux adapté et suppose que je ne dois pas m'en faire tant que tout va bien pour moi...

L'autre, un point de vue fondamentalement différent, demande que nous renforçons les parties les plus faibles de notre économie agricole, accordant aux petits la même possibilité de survie. Il accorde une valeur différente à la vie humaine.

Qu'on doive ou non déboursier plus pour le transport de notre grain nous pose un problème difficile. A la lecture de l'histoire du Canada, il ne nous apparaît pas clairement si les chemins de fer ont raison de demander plus où s'il existe une garantie qu'en déboursant plus, nous obtiendrons un service adéquat. Nous ne pouvons pas aborder la question sans prendre en considération la puissance de ces grandes corporations et leur capacité de transférer les profits d'un secteur à un autre et, dans certains cas, à d'autres pays.

On doit aborder une question fondamentale concernant les chemins de fer. On les a d'abord construits pour desservir les gens et les villes. Nous constatons de plus en plus un revirement de tout cela, à mesure que la force économique et le pouvoir de négociation passent aux mains des chemins de fer. Les marchandises ne sont plus transportées en petites quantités, le service aux voyageurs a été diminué par Via Rail, il n'existe pas de petites gares, et le profit devient la seule mesure du progrès. "Service" est devenu un mot étranger. Il existe différentes façons de gérer ces sociétés et le moment est venu de déterminer ce que nous attendons d'elles. Vous êtes ceux qui peuvent agir dans l'intérêt du peuple du Canada. Il nous fait plaisir que vous nous entendiez, car nous avons peu d'autres moyens de faire état de nos inquiétudes.

Nous demandons une politique de transport qui prenne au sérieux les besoins des communautés dans toute la Saskatchewan et tout le Canada. Nous considérons que les investissements passés du Canada dans le système ferroviaire ont créé un potentiel de lien avec les communautés, de viabilité économique, de rentabilité (en énergie) du transport des gens et des marchandises. Le changement du tarif du Nid-de-corbeau à ce stade semble une formule peu systématique pour la définition des objectifs du système ferroviaire et une étape prématurée. Nous les fermiers, nous subissons des coupures dans le service - comme le retrait du service Via Rail aux voyageurs par Melville, nous remarquons que les grandes compagnies de chemin de fer font beaucoup de transport routier, et nous nous demandons si le service ferroviaire est une chose du passé.

A l'heure actuelle, nous devons dire que les questions principales n'ont pas trouvé de réponse. Nous ne connaissons pas les avoirs du CP, nous n'avons pas une perspective à long terme du rôle des chemins de fer et, par conséquent, ne voyons pas la raison de faire des modifications qui ne pourraient que nuire à une vaste section de l'Ouest.

En ce qui concerne les recommandations du projet de loi 155, nous voyons la proposition d'un nouveau comité qui, nous assure-t-on, n'aura aucun effet sur d'autres parties du système, comme la Commission canadienne du blé. Il semble impossible de suggérer qu'un nouveau facteur n'aura aucun effet sur les autres parties. On doit donc, de façon responsable, répondre "non", jusqu'à ce que les avantages futurs en deviennent plus clairs.

Merci encore de nous avoir permis de présenter notre point de vue. Nous espérons que s'il existe des questions, elles nous seront posées.

Présentation de:

Patricia E. Krug

Bofte 761

Balcarres (Saskatchewan)

SOG 0C0

APPENDICE «TRPT-174»

(lettre manuscrite)

MEMOIRE PRESENTE AU

COMITE DU TRANSPORT DU PARLEMENT CANADIEN

par

Carol Lowndes
Box 396
Kelvington, Sask.

Je tiens à dire que je m'oppose à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain, à la fois par principe et à cause des conséquences qu'elle ne saurait manquer d'avoir. Les raisons en sont les suivantes:

A- Raisons de principe:

1. Le CPR avait été payé à l'avance, ce qui lui a permis de bâtir son empire économique. Il avait été trop payé et a été subventionné à outrance depuis.

2. La CCT et le gouvernement canadien (et aussi Carl Snavely) ont laissé les chemins de fer utiliser une procédure de comptabilité ridicule, notamment quant à ce qu'ils peuvent déclarer comme coûts, actif et marges «raisonnables» de profit. Il est intéressant de voir que les chemins de fer enregistrent des profits plus élevés lorsqu'ils transportent plus de grain.

3. Les autres formes de transport--comme les aéroports pour les riches--sont largement subventionnées sans qu'il soit posé de questions. Aucune autre industrie n'est appelée à justifier sans arrêt l'existence de son infrastructure.

4. Les autres pays exportateurs de grain subventionnent le transport du grain, pourtant le grain canadien est celui qui doit être acheminé le plus loin pour atteindre les ports d'exportation. Sans le tarif du Nid-de-Corbeau, comment le grain canadien peut-il faire concurrence sur les marchés étrangers? Si le Canada veut continuer à exporter son grain, il faut conserver le Nid-de-Corbeau.

5. Les cultivateurs paient déjà le transport de toutes les marchandises qu'ils achètent et ils ne devraient pas avoir à payer le transport des produits qu'ils vendent. Les dépenses d'un fabricant cessent au moment où le produit quitte l'usine.

6. Pourquoi les chemins de fer devraient-ils jouir d'un revenu garanti? Les cultivateurs ne recouvrent même pas les coûts de production de la plupart des denrées, la plupart du temps. Les cultivateurs subventionnent déjà les consommateurs de leurs produits.

7. Le CN a été créé par le gouvernement pour fournir un service, mais cette compagnie est aussi axée sur les profits que le CP. Le CP veut que le gouvernement, sous forme de subventions pour le transport du grain, paie les coûts fixes de l'exploitation du chemin de fer afin qu'il puisse transporter à moins de frais son charbon et les autres denrées.

B- Une modification du tarif du Nid-de-Corbeau aurait des conséquences désastreuses:

1. Pour les cultivateurs canadiens: un grand nombre feraient faillite ou quitteraient tout simplement l'agriculture. Ceux qui resteraient financeraient leurs fermes en travaillant à l'extérieur, ce qui laisserait encore moins d'emplois pour les autres. Ceux qui resteraient abandonneraient le grain pour d'autres cultures ou le bétail, et nous savons déjà quel serait le résultat sur le prix de ces autres denrées. Les terres qui seraient vendues par les cultivateurs qui se retirent de l'agriculture seraient achetées par un petit nombre d'investisseurs, pas des cultivateurs, qui embaucheraient de la main d'oeuvre ou qui loueraient la terre aux cultivateurs. Un tel système de propriétaires et paysans n'est pas exactement souhaitable.

2. Pour les petites villes des Prairies, l'abolition du Nid-de-Corbeau sonnerait le glas. Aussitôt que le changement entrerait en vigueur, les cultivateurs qui font appel aux différents services offerts par les villes seraient beaucoup moins nombreux et auraient beaucoup moins d'argent. La plupart des services seraient fournis par les cultivateurs, en vue de financer leurs fermes.

3. Pour les ouvriers et les industries du Canada, cela signifierait moins d'emplois et moins d'affaires. Des cultivateurs ruinés et sans le sou ne peuvent pas acheter de machines, de réfrigérateurs, de bois de construction, et ne peuvent pas faire de réparations. Avec moins d'emplois et l'apparition des anciens cultivateurs sur le marché du travail, le chômage augmenterait.

4. La balance commerciale du Canada souffrirait de ce que très peu de cultivateurs pourraient se permettre de produire du grain pour l'exportation.

5. Même si au départ le changement apporté au tarif du Nid-de-Corbeau était minime, il entraînerait inévitablement d'autres changements par la suite et en fin de compte le cultivateur paierait la totalité des coûts plus les profits que les chemins de fer pourraient accumuler avec les tarifs. Pourtant, les résultats de l'exploitation ferroviaire dans les Maritimes et aux États-Unis montrent que le service ne s'améliore pas de façon appréciable lorsque les chemins de fer sont autorisés à établir leurs propres prix.

Pour résumer, l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau aurait un grave impact sur les cultivateurs qui en feraient les frais, ainsi que sur les autres canadiens et surtout ceux qui travaillent dans les industries liées à l'agriculture des Prairies et dans le secteur industriel de l'Est du pays. Les richesses changeraient de mains et passeraient complètement à côté des petites villes et de leur population. Les transports changeraient aussi de configuration et d'est-ouest deviendraient nord-sud. Est-ce que les

compagnies américaines de grain et de chemins de fer ne seraient pas ravies de pouvoir inscrire nos produits dans leurs registres?

Il est intéressant de noter qu'après avoir été prévenu par le Syndicat national des cultivateurs que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau pour le grain aurait des résultats désastreux pour les Prairies, M. Carl Snavely a remarqué en mai 1983 que le SNC voyait plus clairement que quiconque ce que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau pourrait signifier pour les Prairies et pour les cultivateurs de cette région.

Monsieur Pépin lui-même a admis le 1er février 1983 que les petites villes des Prairies «passeraient à l'histoire» du fait de la modification du Nid-de-Corbeau qu'il proposait.

Autrement dit, Monsieur Pépin et Monsieur Snavely ne s'intéressent tout simplement pas au maintien d'une économie viable dans les Prairies ni aux industries connexes de l'Est du pays.

En conclusion, j'espère que votre comité comprendra que c'est pure folie que de vouloir changer le tarif du Nid-de-Corbeau, et qu'il recommandera au Parlement canadien de GARDER LE NID-DE-CORBEAU.

APPENDICE "TRPT-175"

Mémoire adressé au Président du Comité des transports de la Chambre des
Communes au sujet des tarifs du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président,

Toute discussion intelligente des tarifs du Nid-de-Corbeau et du bill C-155 exige que l'on comprenne bien les éléments qui seront détruits par le projet de loi. Tout d'abord, le bill C-155 détruit la Loi du tarif du Nid-de-Corbeau, ce qui risque fort bien d'entraîner ensuite la destruction de la Commission du blé, plaçant ainsi l'agriculteur de l'Ouest à la merci des groupes de pression, des bureaucrates et des politiciens.

On dit souvent que le tarif du Nid-de-Corbeau est à l'Ouest ce que les tarifs douaniers sont à l'Est. Restons-en cependant à l'Ouest. Tout d'abord, la raison pour laquelle on veut modifier le tarif du Nid-de-Corbeau est très simple et directe: les sociétés de chemin de fer ont besoin d'argent. Cette raison est cependant fort contestable, même Monsieur Snively l'a reconnu.

Comment peut-on s'imaginer que l'on donnera plus d'argent aux sociétés de chemin fer si l'on adopte les conseils aberrants de Monsieur Gilson, approuvés par le Bureau de l'agriculture du Manitoba et par ses homologues, comme le Groupe de Palliser et l'Association des producteurs de bétail? Selon le Bureau, la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être versée directement aux agriculteurs, pour être ensuite déduite du prix des grains de provende à la ferme. Mais cela signifie, Messieurs, que les grains seront

transportés par camion, et non pas par chemin de fer, et que, dans l'ensemble, les voies ferrées ne seront plus utilisées pour le transport du bétail. Il ne s'agit donc plus d'une subvention du Nid-de-Corbeau mais tout simplement de l'exploitation abusive d'une subvention gouvernementale. Si cette politique devait être adoptée, les producteurs céréaliers seraient les grands perdants. Le principe de subventionner la production de viande par la subvention du Nid-de-Corbeau déduite des grains de provende sera de toute façon rendu complètement désuet par les programmes de stabilisation défendus par le Ministre de l'agriculture, Eugene Whelan, depuis plusieurs années. Bien sûr, l'industrie de l'élevage est en difficulté; si on veut l'aider, qu'on lui donne la subvention directement, puisque l'État semble avoir tellement d'argent.

Par ailleurs, si l'on utilise la subvention du Nid-de-Corbeau pour subventionner les producteurs de viande, ou de n'importe quel autre produit, qu'arrivera-t-il aux producteurs de grains qui utilisent exclusivement les services de chemin de fer si, à la fin de la campagne agricole, on paye des milliers de dollars sous forme de subventions sans que les sociétés de chemin de fer en reçoivent rien? Cela entraînera l'augmentation automatique du déficit des transports, ce qui sera néfaste aux cultivateurs. À titre de producteur de céréales et de boeuf, je devrais être complètement fou pour croire que mes revenus vont augmenter si je vends mes grains de provende moins chers. Il faut que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée directement aux sociétés de chemin de fer, sinon le prix des grains de provende s'effondrera automatiquement.

Je voudrais faire aussi quelques commentaires au sujet de la proposition de Monsieur Mazankowski, concernant la liberté de choix pour le paiement de la subvention. On dit parfois que pour être roi, il faut une armée. Eh bien, la liberté de choix créera cette armée, mais ce sera une armée de bureaucrates chargés de gérer un système cauchemardesque. Il est vraiment surprenant de voir un parti politique défendre un tel système, de "liberté de choix", tout en recommandant la réduction de l'intervention gouvernementale et la compression des effectifs de la Fonction publique.

Quelles seront les conséquences de la liberté de choix? Nous avons déjà des camions qui transportent des grains à l'Est, à l'Ouest et, dans une certaine mesure, au Sud. Avec la liberté de choix, l'agriculteur pourra décider de payer le camionneur avec la subvention du Nid-de-Corbeau. En d'autres mots, on risque fort bien de se retrouver avec des milliers de camions céréaliers sur nos routes, ce qui augmentera considérablement les frais d'entretien du réseau routier, sans donner quoi se soit aux sociétés de chemin de fer. Or, le système du Nid-de-Corbeau a été conçu pour assurer la préservation des sociétés de chemin de fer. Avec la liberté de choix, les sociétés de chemin de fer n'obtiendront rien et on va augmenter le degré d'utilisation des routes, qui sont cependant entretenues par le public. À long terme, ce système entraînera la ruine de tout le système de transport des grains dans l'Ouest. Avec un système aussi cauchemardesque sur le plan bureaucratique, nous assurons notre propre destruction. Il faut donc payer la subvention du Nid-de-Corbeau aux sociétés de chemin de fer.

En ce qui concerne les autres dispositions du projet de loi, le Comité supérieur du transport du grain, que l'on envisage de créer au titre de la partie I, disposera de tous les pouvoirs pour conseiller à la fois l'Administrateur et le ministre des Transports. Il est ainsi prévu, au paragraphe 3, que le Comité administratif aura des responsabilités opérationnelles spécifiques, concernant notamment l'efficience, les objectifs de rendement, l'affectation des wagons et le contrôle des wagons-trémies.

Que devient la Commission canadienne du blé dans un tel système? Est-elle simplement vouée à disparaître? Je constate également que l'on permettra aux deux sociétés de chemin de fer de juger de leur propre efficience et de leur succès face aux objectifs de rendement.

L'article 18 (1) e) (ii) stipule que l'Administrateur devra élaborer un système de primes et de sanctions pour les divers participants, à l'exclusion des sociétés de chemin de fer. Puisque c'est le gouvernement qui va subventionner le transport des grains, il n'y a aucune raison que les groupes de pression ou les grandes sociétés puissent obtenir des primes.

L'article 39 concerne les "taux variables", expression qui est mentionnée tout au long de cet article (par exemple, "estimation annuelle des taux variables"). À mon avis, le système des taux variables auquel les Groupes du blé se sont constamment opposés sera mis en place grâce à cet article, même si cela n'est pas spécifiquement mentionné. Parler de taux variables et d'efficience signifie que l'on aboutira à la ruine des embranchements, des collectivités locales, des élévateurs des coopératives et, finalement, de tout notre système de commercialisation ordonnée.

Finalement, la partie 3 du projet de loi indique que "tous les paiements du gouvernement iront aux sociétés de chemin de fer". Comme des milliers d'autres agriculteurs, je suis tout à fait d'accord avec cela. Cependant, je voudrais vous communiquer mon impression personnelle.

À mon avis, toutes les histoires qu'on nous raconte depuis 10 ans pour essayer de justifier l'octroi de nouvelles sommes d'argent aux sociétés de chemin de fer, notamment dans le but de développer la capacité du réseau, ne sont que des mensonges. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi les Conservateurs ne se sont pas joints aux Néo-démocrates pour assurer le rejet du bill C-155 à la Chambre, lorsqu'ils en avaient l'occasion. L'Ouest ne mérite certainement pas un tel projet de loi. Cependant, puisqu'il est là, nous devons y faire face honnêtement.

En conclusion, je rappellerai que tout ce débat n'a été engagé que parce que les sociétés de chemin de fer prétendent avoir besoin de plus d'argent. En toute justice, le tarif du Nid-de-Corbeau doit être préservé pour les Canadiens de l'Ouest, et il ne doit pas y avoir de tarifs variables qui empêcheraient les agriculteurs de savoir ce que serait leurs frais de transport d'une année à l'autre. La subvention du Nid-de-Corbeau doit être payée aux sociétés de chemin de fer, et il ne doit pas y avoir de liberté de choix à ce sujet pour les agriculteurs. Je ne vois rien, dans ce projet de loi, qui puisse améliorer la situation des agriculteurs de l'Ouest, mais j'y vois beaucoup qui risque de l'empirer. Tout ce que je puis dire, c'est que tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solution plus valable, par exemple une prise de participation en contrepartie de subventions offertes,

le Parti néo-démocrate et l'Union nationale des agriculteurs ont adopté la seule position correcte en s'opposant au projet de loi et en réclamant le maintien du système actuel. IL NE FAUT PAS CHANGER le tarif actuel du Nid-de-Corbeau.

Douglas et Maud Lelond

Miniota, Manitoba

Posté le 18 juillet 1983

APPENDICE "TRPT-176"

BOB LONG

LLOYDMINSTER, SASKATCHEWAN

J'ai choisi de paraître devant le Comité permanent du Transport afin d'exprimer mon inquiétude au sujet des effets de la mise en application du programme Pépin.

Comme cultivateur de grain, je partage les soucis de milliers de producteurs qui craignent que les propositions contenues dans ce programme n'aient un effet dévastateur sur les fermes familiales de l'Ouest. Comme ancien ministre de la Voirie et du Conseil du trésor de la Saskatchewan, cependant, je dois aussi exprimer mon anxiété au sujet de l'avenir du transport en général dans notre province.

Vous avez sans doute déjà entendu de nombreux groupes de fermiers qui craignent que le programme Pépin ne sonne le glas de beaucoup des petites et des moyennes fermes. Je crois que ce point est assez important, cependant, et qu'on ne peut trop le répéter.

L'expédition du grain de ma propre ferme bisectionnelle me coûte environ 3000 \$ par année selon l'accord de la passe du Nid-de-Corbeau. A la fin de la décennie, je devrais payer, selon le programme Pépin, 15 000 \$ par année pour expédier mes produits. Vous pouvez sans doute comprendre notre appréhension sur les effets de cette situation, à la fois sur nos fermes et sur les communautés que nous établissons et que nous supportons pas notre commerce.

La raison principale cependant qui m'amène devant de comité est de mettre en lumière le fardeau économique caché auquel seront soumis les habitants de la Saskatchewan par ces propositions. L'effet à long terme ne peut être qu'une augmentation dramatique de l'utilisation des routes canadiennes et un bond comparable des coûts d'entretien.

Les nouveaux "stimulants pour chargements par wagons fermés" ne sont rien de plus qu'un terme ressuscité pour désigner des tarifs de transport variables qui, en fin de compte, permettront aux chemins de fer de dicter l'avenir du système de livraison du grain de l'Ouest du Canada. En établissant des tarifs attrayants aux endroits centraux, le CN et le CP forceront les fermiers à transporter leur grain à ces points principaux de distribution.

En fait, l'Association Canadienne du Camionnage a déjà donné son accord au programme Pépin et aux affaires qu'il permet. On n'a qu'à regarder l'état du Montana pour constater que les tarifs variables mènent à une centralisation de l'expédition.

Un transport accru par camion créera une foule de nouveaux problèmes pour la Saskatchewan. Toute augmentation importante du camionnage aura un effet destructeur sur les routes de la province, et le fardeau des réparations et de l'entretien sera inévitablement assumé par les contribuables de cette province.

La mise en application du programme Pépin occasionnera une taxe cachée pour tous les citoyens de la Saskatchewan; ces contribuables subventionneront le programme pendant plusieurs années à venir.

Cette province possède 22 pour cent des routes du Canada, supportées par seulement 4 pour cent de la population du pays. La moitié de ces voies sont des routes à revêtement léger et ne peuvent pas subir l'assaut répété des camions lourds.

Déjà maintenant, le coût d'entretien des routes consomme une part toujours plus grande des fonds provinciaux.

De 1980 à 1982, le budget d'entretien de la voirie du gouvernement de la Saskatchewan s'est accru d'un énorme 41 pour cent, de 42,9 millions à 60,5 millions. Bien qu'une petite partie de cette augmentation puisse être attribuable à l'inflation, la plus grande partie en est imputable aux prix croissants de l'asphalte et à l'augmentation du camionnage sur les routes.

L'arrivée d'encore plus de camions sur les routes de la province amènera probablement une augmentation des coûts d'entretien de 40 pour cent de façon régulière dans les budgets futurs de la voirie.

En 1975, avant l'augmentation en spirale des coûts, la circulation des camions comprenait à 50% des camions à deux essieux ou plus petits. En 1982, cependant, même si un plus grand nombre de camions sillonnaient les routes, ils ne représentaient plus que 30 pour cent de toute la circulation par camion. Des semi-remorques à essieu fixe et de plus grandes remorques représentent 40 pour cent de toute la circulation par camion. Il est donc facile de constater pourquoi le budget d'entretien de la province a augmenté de façon si dramatique.

Quelques événements récents illustrent de quelle façon le camionnage du grain peut détruire les routes à revêtement léger.

En 1973-74, un viaduc fut emporté par les eaux dans le secteur Yellow Creek de cette province. Le grain du secteur a donc dû être transporté par camion à un autre élévateur pour expédition.

En l'espace de deux semaines, les surfaces de bitume des routes étaient complètement brisées. Les habitants de la Saskatchewan ont dû payer pour la réparation de ces routes.

Et ceci n'est pas un incident isolé. A Rabbit Lake, encore en 1973, la décision fut prise que le grain de ce secteur serait transporté à Saskatoon. Encore une fois, en l'espace de deux semaines, les surfaces de bitume des routes furent sérieusement endommagées. Et encore une fois, les contribuables de la Saskatchewan en ont fait les frais.

Ces deux incidents ne servent qu'à insister sur le bloc de pierre que le programme Pépin attacherait au cou de toute la Saskatchewan. Si on mettait en application ce programme et qu'on introduise les tarifs variables, l'impact de ces deux exemples pourrait être multiplié par 100 et même par 1000. Et les contribuables de la Saskatchewan devront encore en supporter le fardeau.

Nous avons déjà constaté dans cette province une tendance à retourner des routes à surface de bitume aux routes de gravier à cause des taux élevés d'entretien exigés dans une large mesure par la circulation des camions

lourds. En augmentant la circulation des camions sur un système routier déjà taxé, les taux variables forceront cette tendance à augmenter.

Les nombreuses villes déjà desservies par des routes à surface de bitume, vont peut-être se rendre compte que leurs raccordements aux voies principales devront revenir au gravier à cause de faux calculs économiques.

Les chiffres les plus récents disponibles indiquent que la circulation sur les routes de gravier coûte au moins quatre cents de plus par mille que celle sur les routes de bitume. Ce qui signifie à long terme que les résidents de la Saskatchewan devront payer des coûts de transport plus élevés et subir aussi un coût de la vie plus élevé. Chaque article transporté sur ces routes en supportera l'augmentation du coût, et, encore une fois, les gens de la Saskatchewan subventionneront le programme Pépin pour les années à venir.

Mais il y a un problème encore plus important que les questions d'argent: la question de la sécurité sur un système routier qui est menacée, d'une part à cause de l'accroissement de la circulation, et d'autre part, par les risques qui accompagnent un déclin de la qualité.

Je vous incite à considérer ce que les propositions qui nous sont faites signifient pour l'essence et l'existence du système de transport dans ma province. Et je vous incite à considérer avec soin le fardeau qui sera payé sur les gens de la Saskatchewan si vous donnez suite au programme et à l'avenir qu'il représente.

En bref, les propositions du programme Pépin forceront les résidents de la Saskatchewan à choisir entre un système routier en décrépitude ou un fardeau fiscal de centaines de dollars par famille.

Quel que soit la solution choisie, elle sera onéreuse pour les gens de la province.

Assurément, comme parlementaires et représentants de toute la population de ce pays, vous ne pouvez en venir qu'à une seule conclusion: le rejet du programme Pépin et des tarifs variables.

APPENDICE "TRPT-177"

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR

GORDON MACMURCHY

AU COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

AOÛT 1983

Je me présente aujourd'hui devant vous pour vous demander d'abandonner le Bill C-155 et pour vous proposer une autre solution.

Qui est en faveur du Bill C-155? Seulement les sociétés de chemin de fer et le gouvernement fédéral. Les agriculteurs sont-ils en faveur du Bill C-155? La réponse à cette question nous est donnée par la grande quantité de lettres négatives adressées au ministre fédéral des Transports.

Comment expliquer une telle situation? C'est bien simple. Une proposition concernant trois parties, soit les sociétés ferroviaires, le gouvernement fédéral et les agriculteurs, n'a été élaborée que par deux d'entre elles en fonction de leurs propres besoins. Cela s'est produit avant le 8 février 1982, et rien n'a changé depuis. Ce n'est que par la suite que le projet a été soumis aux agriculteurs et qu'on leur a demandé de négocier. Jamais cependant ils n'ont eu la possibilité de participer directement à l'analyse et à l'élaboration du projet lui-même.

C'est le gouvernement fédéral qui a décidé seul de ce que contiendrait le projet pour les agriculteurs, en leur nom. De fait, ce projet en arrive à semer la discorde parmi eux, puisque les seules options proposées étaient d'offrir certains avantages, choisis par le gouvernement, soit aux éleveurs, soit aux producteurs de céréales, soit aux producteurs de canola, soit aux producteurs de pois, etc. On se retrouve donc en fin de compte avec des conflits entre les diverses organisations agricoles, entre les agriculteurs composant chaque organisation, et entre les agriculteurs de l'Ouest et ceux de l'Est.

Les efforts entrepris pour réconcilier les organisations agricoles et les agriculteurs eux-mêmes ne peuvent que nous paraître suspects, car ils ont chaque fois abouti à intensifier les conflits, à un point tel que le projet n'est plus maintenant accepté par personne. Il faudra des années pour réparer les dommages causés, pour autant qu'ils puissent l'être. Les difficultés et ressentiments causés par ce projet de loi sont très intenses, mais ceux résultant du processus employé pour semer la discorde parmi les agriculteurs le sont encore plus.

Si nous voulons que notre système parlementaire continue à fonctionner, il importe que le parti qui prend le pouvoir l'obtienne grâce à son programme politique, ou parce qu'il représente de vastes couches de la population. Je ne prétends pas connaître tous les éléments du programme politique du Parti libéral national, mais force m'est bien de constater qu'il ne contient rien qui ressemble, de près ou de loin, à ce projet de réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. De fait, le programme du Parti libéral de la Saskatchewan semble même aller à l'encontre de ce projet, comme le montre l'opposition résolue du chef de ce parti.

Si le projet annoncé par le gouvernement fédéral ne correspond pas au programme politique du Parti libéral, il faut en conclure que le gouvernement répond alors aux demandes de certains groupes de la population. Cela fait cependant apparaître un autre problème, car l'analyse de ces demandes montre qu'elles émanent en fait seulement des sociétés de chemin de fer, qui ont tenu notre agriculture et notre balance commerciale en otages en refusant d'investir, en menaçant de restreindre le

transport des céréales, etc. Le gouvernement fédéral a donc décidé d'intervenir, exerçant ainsi, je suppose, sa responsabilité à l'égard de l'intérêt public. Si tel est le cas, il a manifestement aussi le devoir de tenir compte de l'intérêt réel de la population, et pas seulement de l'intérêt d'un groupe spécifique ou de l'intérêt de sa bureaucratie; en d'autres mots, il se doit de tenir compte de l'intérêt des agriculteurs qu'il représente. S'il l'avait fait, il aurait fait participer les agriculteurs à l'élaboration du projet lui-même. Au moment où les débats ont commencé avec les agriculteurs, le gouvernement fédéral avait déjà un intérêt acquis à défendre, ce qu'il a fait par sa publicité notamment.

La question que nous posons est donc la suivante: qui appuie le Bill C-155 en Saskatchewan? J'irais même plus loin en demandant si le gouvernement d'Ottawa connaît vraiment les intérêts des citoyens de la Saskatchewan. Selon moi, il ne les connaît pas, tout simplement parce que notre province n'y est pas représentée. Il en résulte une situation intolérable dans une démocratie parlementaire, puisque la Saskatchewan n'a aucun représentant élu avec qui communiquer et, vice-versa, le gouvernement n'a personne qui puisse communiquer avec elle. Cette situation est d'autant plus tragique que c'est la Saskatchewan qui sera la plus affectée par le Bill C-155.

Que peut donc faire votre Comité? Il se retrouve avec un projet qui va susciter de graves problèmes économiques, entraîner des troubles sociaux et influencer sur le processus politique du pays. Il a déjà suscité des divisions dans la population et sapé la confiance qui est indispensable

au système politique. En d'autres mots, le Bill C-155 est catastrophique et ne pourrait être amélioré par de simples amendements.

Certains pensent qu'il faudrait reprendre le processus à zéro, ce qui pourrait être une solution valable. Pour ma part, cependant, je ne la retiens pas car je pense que nous devrions essayer de travailler à partir de ce qui a déjà été fait, dans un esprit de collaboration. C'est dans cet esprit qu'ont travaillé les anciens ministres des transports Otto Lang et Don Mazankowski avec la Commission canadienne du blé. C'est dans ce même esprit que producteurs, gouvernement fédéral, sociétés de chemin de fer, sociétés céréalières et gouvernements provinciaux sont parvenus à réaliser des investissements qui ont permis d'améliorer le réseau ferroviaire, le réseau d'élévateurs et le matériel roulant. Comme on a pu le constater, lorsque chaque participant peut réellement contribuer au processus, les résultats ne se font pas attendre. De plus, chaque contribution porte fruit non seulement pour son auteur, mais aussi pour l'ensemble du système. On le voit aujourd'hui avec les nouveaux wagons-trémies, les nouvelles locomotives, les travaux de rénovation des embranchements et des voies principales, et les travaux d'amélioration des terminaux et des élévateurs. Chaque participant peut ainsi contribuer à la solution des problèmes.

Votre comité doit donc se demander s'il aura le courage de recommander que cessent les conflits inutiles, pour que l'on puisse entreprendre la recherche de solutions dans un esprit de coopération,

c'est-à-dire pour regrouper les énergies de chacun des participants.

Nous encourageons votre Comité à rechercher des solutions qui soient bénéfiques non seulement aux sociétés ferroviaires et aux agriculteurs, mais aussi aux expéditeurs de produits en vrac, en permettant à chacun de jouer son rôle, de façon à poursuivre la construction du meilleur réseau ferroviaire au monde.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués

Gordon MacMurchy

Semans, Saskatchewan

S0A 3S0

APPENDICE "TRPT-178"

MEMOIRE PRESENTE AU

COMITE PERMANENT DU TRANSPORT

CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155

Présenté par :

James Miller
agriculteur céréalier
Rockyford, Alberta
le 3 août 1983

J'aimerais d'abord remercier le Comité de me permettre d'exprimer mes préoccupations concernant le mode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Je gère une ferme céréalière familiale située à 30 milles de la voie principale du C.P.R. et à environ 3 milles d'un embranchement du C.N.R.

Je suis membre de l'Alberta Wheat Pool, mais je suis en désaccord avec leur position qui consiste à payer la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer. Si les Pools étaient des co-opératives vraiment démocratiques, leur comité directeur n'aurait pas d'objection à ce que les agriculteurs aient la liberté de choisir le mode de paiement de leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau. Il est clair que le Pool n'a aucun droit de parler au nom des agriculteurs sur les décisions politiques, puisqu'ils ont des droits acquis dans l'expédition du grain par chemin de fer et dans la protection de leur monopole sur le système d'élévateurs, sans égard aux conséquences économiques pour les agriculteurs.

Je ne suis pas d'accord non plus avec ceux qui pensent que les compagnies de chemin de fer devraient être nationalisées et le tarif du Nid-de-Corbeau maintenu éternellement au niveau actuel.

On a beaucoup parlé de l'influence néfaste qu'aura le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer sur la production du bétail dans les Prairies. Je suis inquiet de ce qu'il aura une influence aussi néfaste sur les producteurs de grain.

Si la subvention du Nid-de-Corbeau est payée aux compagnies de chemin de fer et que les tarifs de transport restent liés à la distance plutôt qu'aux coûts, les agriculteurs, les compagnies de céréales et les compagnies de chemin de fer n'auront aucun avantage à rendre le réseau plus efficace.

Je suis conscient que ce comité joue avec une subvention au transport, mais le mode de paiement de cette subvention affectera profondément les frais du système de manutention qui en découlera.

Lorsque j'ai commencé en agriculture en 1946, les tarifs primaires et d'élévateur terminus étaient de 3 cents le boisseau ou 1,10 \$ la tonne. En 1982, ces mêmes tarifs plus l'enlèvement des déchets, plus les frais d'intérêt et d'entreposage s'élèvent à 19,59 \$ par tonne ou 53 cents par boisseau. Cela représente environ 4 fois le tarif du Nid-de-Corbeau. Si ces coûts augmentent à un taux de 6 % par année, la vente du grain en passant par le système d'élévateurs coûtera 55 \$ par tonne ou 1,52 \$ par boisseau en l'an 2 000. (voir le tableau ci-joint)

Je suis inquiet de ce que, si la subvention du Nid-de-Corbeau est payée aux compagnies de chemin de fer, le coût de l'utilisation des embranchements non rentables et des élévateurs non rentables sera réparti sur tous les agriculteurs et de ce que les 651 \$ millions seront vite absorbés par les augmentations de coûts.

En résumé, j'appuie la formule dite du "Double 80" suggérée par le gouvernement de l'Alberta. Je crois que les tarifs de transport devraient être liés aux coûts plutôt qu'à la distance. Les agriculteurs ont besoin d'un système qui permet un libre jeu du marché afin de maintenir tous les coûts le plus bas possible de façon que nous soyons compétitifs sur le marché international du grain. Si on ne permet pas à notre système de réaliser une efficacité optimale, les agriculteurs ou les contribuables canadiens ne pourront pas se le payer.

CONSEIL DES GRAINS DU CANADA

FRAIS DE MANUTENTION ET D'ENTREPOSAGE AUX SILOS PRIMAIRES ET TERMINUS,
1945/46 À 1981/82

Campagne agricole ¹	Frais d'entreposage		Frais d'éleveurs	Frais de manutention	Frais d'enlèvement	Frais d'élévation
	Élévateurs primaires	Élévateurs terminus	Élévateurs primaires	C.C.B.	des déchets ²	Élévateurs terminus
	\$/tonne/jour			\$/tonne		
1945/46	.008	.008	.64	1.10		.46
1946/47	.008	.013	.64	1.10		.51 (Jan./47)
1947/48	.013	.013	.69	1.29		.55 (Oct./47)
1948/49	.015	.015	.92	1.65		.69
1949/50	.015	.015	.92	1.65		.73
1950/51	.015	.015	.92	1.65		.73
1951/52	.013	.013	.96	1.65		.78
1952/53	.013	.013	.96	1.65		.78
1953/54	.013	.013	.96	1.65		.78
1954/55	.013	.013	.96	1.65		.78
1955/56	.013	.013	.96	1.65		.78
1956/57	.013	.013	.96	1.65		.78
1957/58	.013	.013	1.01	1.65		.83
1958/59	.013	.013	1.01	1.65		.83
1959/60	.013	.013	1.01	1.65		.83
1960/61	.013	.013	1.01	1.65		.83
1961/62	.013	.013	1.01	1.65		.83
1962/63	.013	.013	1.10	1.84		.92 (Sept./62)
1963/64	.013	.013	1.01	1.65		.92
1964/65	.013	.013	1.01	1.65		.96 (Jan./65)
1965/66	.013	.013	1.01	1.65		1.06 (Jan./66)
1966/67	.013	.013	1.38	1.65		1.42 (Jan./67)
1967/68	.013	.013	1.38	1.93		1.42
1968/69	.013	.013	1.38	1.93		1.61 (Avr./69)
1969/70	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1970/71	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1971/72	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1972/73	.013	.013	1.38	2.11		1.61
1973/74	.013	.013	1.38	2.30		1.61
1974/75 ³	.013	.013	3.22 (3.86)	.18		1.79
1975/76	.013	.013	3.49 (4.41)	.23		1.97
1976/77	.013	.013	3.72 (5.01)	.276	.55	2.25 (Sept./66)
1977/78	.013	.020	4.10 (5.30)	.276	.92	2.25
1978/79 ⁴	.013	.020	4.60 (5.80)	.35	.92	2.75 (8/78-2.50; /79-4.00)
1979/80	.020	.020	4.85 (6.50)	.35	.92	3.00 (4.00)
1980/81	.020	.020	5.45 (6.50)		1.00	3.15 (4.00)
1981/82	.022	.030	6.87 (7.15)		2.20	n.a. (4.20)

¹ Frais en vigueur à partir du début de la campagne (i.e. août) ou à partir de la date indiquée entre parenthèses après le tarif.² De nouveaux frais, une taxe évaluée à l'éleveur primaire pour l'enlèvement des déchets, ont été adoptés pour la campagne 1976/77.³ A partir de 1974/75, l'entente de manutention entre la Commission canadienne du blé et les compagnies d'éleveur ruraux a été profondément modifiée. Par conséquent, le chiffre paraissant dans la colonne «Frais de manutention C.C.B.» ne couvre que les frais associés aux services administratifs effectués par les compagnies pour la Commission. Ce tarif administratif a été abandonné en 1980/81. Les frais de manutention pour le grain de la Commission, établis maintenant par chaque compagnie d'éleveur dans les limites du tarif établi par la Commission canadienne du grain, paraît dans la colonne «Frais d'élévation — Éleveur primaire». Ces chiffres représentent les frais moyens de la campagne agricole pour toutes les compagnies, le tarif maximum étant indiqué dans la parenthèse qui suit.⁴ A partir de janvier 1979, tous les terminus n'exigeaient plus les frais d'élévation maxima. Par conséquent, les frais moyens de la campagne agricole pour tous les terminus sont donnés, le tarif maximum paraissant dans la parenthèse accolée.

SOURCE: Commission canadienne du grain et Commission canadienne du blé.

Revenu total par tonne de l'éleveur, 1981/82 — \$19.59.

\$ par boisseau

	1982	.53	
	1983	.56	6 % ajoutés annuellement
	1984	.60	
	1985	.63	
dix ans	1986	.67	augmentation de 5 700 % de .03 cents en 1946 à \$1.71 en 2000
	1987	.71	
	1988	.75	augmentation de 320 % de .53 cents en 1980 à \$1.71 en 2000
	1989	.80	
	1990	.84	
	1991	.90	
	1992	.95	
vingt ans			
	1993	1.01	
	1994	1.07	
	1995	1.13	
	1996	1.20	
	1997	1.27	
	1998	1.35	
	1999	1.43	
	2000	1.52	
	2001	1.61	
	2002	1.71	

APPENDICE «TRPT-179»

Comité des transports de la Chambre des communes
Ottawa, Canada

Le présent mémoire vient appuyer le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Mon père et ma mère étaient des pionniers. Ils élevaient des chevaux pur-sang Clydesdale. Nous cultivions avec des chevaux. Mon frère et moi avons élevé des boeufs puis des vaches laitières. J'habite maintenant dans la ferme originale, cultivant le grain avec mes fils et mes filles, vous pouvez donc dire que je sais tout de l'expérience d'une exploitation agricole familiale.

C'est vrai qu'il faut changer le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau. Il devrait être aboli à jamais. L'agriculteur paie le transport de ses livraisons comme tout le monde. Il est cependant le seul à payer pour faire parvenir ses produits au marché. Lorsque l'agriculteur livre son grain au silo, ce devrait être la fin de ses obligations. Du silo au marché international devrait être la responsabilité du Canada. Nous contribuons 6,3 milliards de dollars à la balance commerciale. C'est une grande contribution venant de 5 p. cent de la population.

Comme citoyen canadien, deux choses me préoccupent que je voudrais bien que vous considériez:

1) Je crois en la démocratie. Lorsque nous avons parcouru les provinces des Prairies pour une campagne en faveur du Nid-de-Corbeau, nous avons obtenu 15 170 signatures accompagnées d'un don d'un dollar en faveur du rejet du plan Pépin et du maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Les lettres adressées à M. Pépin étaient, dans une proportion de 500 à 1, en faveur du maintien du tarif actuel du Nid-de-Corbeau.

Dans la région productrice de grain, une proportion de 75 p. cent des gens était en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau. Ces groupes ont exercé des pressions sur le gouvernement pour faire valoir leur cause.

Que faudra-t-il faire d'autre pour faire respecter nos droits démocratiques? Même si les agriculteurs ne représentent que 5 p. cent de la population, nous devrions avoir le droit, dans une démocratie, d'avoir une certaine maîtrise sur notre mode de vie. Si nous sommes constamment bafoués, on pourrait recourir à des mesures plus énergiques; de cette incertitude naissent des manifestations sauvages, le séparatisme et même le communisme. Il serait tragique si dans l'histoire future du Canada, on devait parler de

révolte et de bain de sang parce que les droits démocratiques des producteurs de denrées alimentaires ont été ignorés.

J'aime la démocratie. Laissez les agriculteurs canadiens profiter de leur mode de vie et laissez-les produire cette ressource renouvelable que sont les denrées alimentaires.

2) La seconde préoccupation est le stress causé par les difficultés financières, stress que subissent les agriculteurs et leur famille. A l'heure actuelle, les agriculteurs produisent autant qu'ils peuvent avec toutes les techniques modernes. Et pourtant ils perdent du terrain financièrement. Au cours des deux dernières années, le prix du grain a subi une forte baisse alors que les coûts de production ont augmenté, le carburant, l'engrais, les insecticides, la machinerie et les pièces de rechange, ainsi que les taxes. Nous aurions été très heureux de respecter le six et cinq, mais nous avons en ce moment le moins dix et douze. Les agriculteurs et leur famille travaillent de plus en plus fort pour rester à flots. Les jeunes agriculteurs et leur épouse sont obligés de travailler à temps partiel pour survivre. Il y a la menace constante d'une seule mauvaise récolte qui pourrait acculer de nombreux agriculteurs à la faillite.

Au cours des dix dernières années, les jeunes sont revenus sur les fermes. Si la situation actuelle continue, ou empire avec la perte du Nid-de-Corbeau, ils ne pourront plus continuer à cultiver la terre. Le Canada ne devrait pas perdre ces jeunes voués au bien-être de la communauté agricole. Il ne pourra en résulter que des problèmes sociaux.

La perte du tarif du Nid-de-Corbeau pourrait être la goutte qui fera déborder le vase. Elle pourrait entraîner la pire récession économique que le Canada ait jamais connue.

En conclusion, j'aimerais dire que le Canada a en abondance les deux produits les plus importants au monde, l'eau et les aliments. Par conséquent, mettons l'agriculture à la place qu'elle doit occuper, la première place sur la liste des priorités.

Victor Murray
Box 149
Young (Saskatchewan)
S0K 4Y0

APPENDICE «TRPT-180»

(DACTYLOGRAPHIE D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

À: Maurice Dionne, député
Président
Comité des transports

OBJET: Auditions de Régina (Saskatchewan)
du 8 au 11 août, mémoire joint en annexe

Le CP en particulier demande depuis longtemps l'abrogation des dispositions statutaires concernant le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Aucune Commission royale chargée d'étudier la question des transports ferroviaires n'a jamais recommandé l'abandon de ce tarif.

L'expansion du réseau ferroviaire canadien s'est réalisée uniquement parce que ce mode de transport a été jugé essentiel à la création de notre pays, comme nous le connaissons aujourd'hui.

Le tarif céréalier du Pas-du-Nid-de-Corbeau est le dernier vestige de cette politique nationale dans l'Ouest du pays.

Les compagnies ferroviaires n'ont pu prouver qu'elles essuyaient des pertes financières appréciables quand des quantités massives de céréales étaient destinées à l'exportation. On porte beaucoup d'attention aux déficits douteux allégués par les compagnies ferroviaires, alors que la perte financière que subiraient les exploitants agricoles et l'économie en général, advenant l'abolition des tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau, est la seule question sur laquelle doit se pencher l'actuel gouvernement du Canada.

Les tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau ont aidé les producteurs céréaliers des Prairies à demeurer compétitifs sur les marchés mondiaux, contribuant ainsi de façon sensible à garantir la balance canadienne des paiements.

L'enjeu principal pour les compagnies ferroviaires, en ce qui concerne l'abolition du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, est d'obtenir la déréglementation des tarifs de transport céréalier. Le barème de tarifs variables qui en résulterait serait un outil très puissant pour ces grosses sociétés dont le profit et le pouvoir sont les seuls intérêts.

C'est là que réside leur «rêve national». Ce n'est pas l'économie du pays ou la situation financière des exploitants agricoles qui les préoccupe, mais l'atteinte de leur objectif de planification. Il faut accroître la

responsabilité et le contrôle public dans l'établissement des priorités pour que le réseau soit bien utilisé et serve mieux l'intérêt national.

Par conséquent, il incombe au gouvernement fédéral de s'assurer que les tarifs actuels du Pas-du-Nid-de-Corbeau resteront en vigueur indéfiniment.

Pour atténuer le coût des tarifs de transport discriminatoires décélés dans le cas des produits agricoles transformés et de l'industrie du bétail dans les régions touchées par le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ces tarifs devraient être fixés de façon à rendre ces produits concurrentiels avec les céréales et les graines oléagineuses exportées dans ces mêmes régions.

Les chemins de fer doivent être considérés comme un outil de développement national et régional. Si la prestation du service ferroviaire doit avant tout être déterminée par le profit des compagnies, les perspectives d'avenir de nombreuses communautés rurales et d'exploitants agricoles seront peu encourageantes; par conséquent pour les raisons énoncées, je vous demande d'exhorter le ministre des Transports et le gouvernement du Canada à appuyer le maintien et l'expansion du barème des tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

J'aimerais aussi que vous expliquiez les \$350 000 dépensés pour justifier la proposition de changement du tarif du Jean-Luc Pépin ainsi que l'exercice de Gilson, faux-fuyant intentionnel, alors qu'il aurait fallu tenir un referendum ou un plébiscite auprès des exploitants agricoles de l'Ouest pour connaître leur opinion à ce sujet.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Margaret L. Nedjelski
C.P. 446
Kelvington (Saskatchewan)
SOA 1W0

APPENDICE «TRPT-181»

Box 391
Shoal Lake, Man.
R0J 1Z0

Le 18 juillet 1983

Monsieur Maurice Dionne, député
Président, Comité des transports
Pièce 261, Édifice de l'Ouest
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Député,

Vous trouverez ci-joint mon mémoire adressé au Comité des transports de la Chambre des communes relativement aux tarifs marchandises du Nid-de-Corbeau. J'ai l'intention de présenter ce mémoire aux audiences du comité à Winnipeg les 4 et 5 août prochain.

J'ai déjà informé par lettre le Comité de mon intention d'assister à ces audiences et d'y présenter un mémoire.

Veuillez recevoir, Monsieur le Député, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

William A. Nicholson
Agriculteur

Mémoire présenté au Comité permanent des transports de la Chambre
des communes concernant les tarifs marchandises du Nid-de-Corbeau

En tant qu'agriculteur, je tiens à exprimer mon opinion sur le projet fédéral d'éliminer les tarifs du Nid-de-Corbeau. Ces tarifs, d'une importance vitale pour l'économie canadienne, ne devraient pas être modifiés. Le juge Emmett Hall a clairement défini l'enjeu du problème lorsqu'il a déclaré que tout le bénéfice rapporté par ces tarifs serait perdu si on les modifiait ou les éliminait une seule fois ou si on en faisait l'objet d'une négociation. En effet, dès que cette question sera à l'ordre du jour à la table des négociations, ce ne sera plus qu'une question de temps avant que les avantages que ces tarifs procurent ne soient graduellement perdus. Selon le juge, il n'y a aucune autre position à prendre sinon de déclarer fermement que les tarifs du Nid-de-Corbeau ne sont pas négociables.

En effet, le projet de loi garantit des profits aux chemins de fer mais n'offre rien aux agriculteurs sinon un accroissement immédiat et continu des tarifs de transport. Pour les agriculteurs, les coûts sont effarants. Dans ma propre entreprise, selon les chiffres du gouvernement fédéral, les frais de transport s'élèveront à 16 000 \$ par année d'ici 1990 aux niveaux de production de 1982. Je ne peux tout simplement pas me permettre de subir une augmentation des frais de transport. La perte annuelle de ces milliers de dollars par agriculteur signifie que des familles ne pourront plus se payer ni luxe ni nécessités de la vie, que le matériel agricole ne pourra être remplacé et que de nombreux agriculteurs seront acculés à la faillite. Et il n'y a pas que les agriculteurs qui seront touchés.

La crise s'étendra à toutes les collectivités rurales, ainsi qu'aux industries et aux services qui dépendent de l'agriculture jusqu'à ce que le pays entier en ressente les effets. Une localité comme la mienne pourrait perdre 9,2 millions de dollars en dix ans, le Manitoba 500 000 000 de dollars en dix ans et les Prairies dans leur ensemble, un minimum de 600 000 000 de dollars annuellement d'ici 1991, selon les propres prévisions du gouvernement relatives aux accroissements de coût des tarifs marchandises. Ces gros montants d'argent quitteront les Prairies pour remplir les coffres du Canadien Pacifique et du Canadien National et ne pourront entraîner que des pertes d'entreprises agricoles familiales et d'emplois, la désintégration des collectivités rurales et la dépopulation des régions rurales.

Les prétendus bénéfices apportés par les modifications à ces tarifs, c'est-à-dire l'accroissement de la production de bétail et l'expansion des industries de transformation des aliments dans l'Ouest, sont fondés sur la prévision d'une réduction des prix d'origine des grains transportés aux tarifs du Nid-de-Corbeau en raison d'une augmentation des frais de transport. Puisque nous sommes assurés qu'aucun gain dans les marchés du bétail ne sera réalisé aux dépens de l'Est du Canada, nous devons nous demander comment cette énorme augmentation de la production de bétail sera absorbée. Remarquez que quelque 55 types de grains et produits de grains sont transportés aux tarifs

du Nid-de-Corbeau, y compris la farine, et encore l'industrie de la farine de l'Ouest est pratiquement disparue malgré l'avantage que lui procuraient les tarifs préférentiels. La diversification économique promise est peu probable mais même si elle devrait se matérialiser, une expansion des secteurs du bétail et de la transformation des aliments sur le dos des céréaliers, réalisée par une diminution des prix des grains (qui sont déjà inférieurs aux coûts de production), ne pourra pas entraîner de stabilité à long terme pour ces industries.

Les arguments répétitifs relatifs au paiement des «bénéfices du Crow» aux producteurs ou aux chemins de fer ou aux deux, demeurent académiques pour la majorité des producteurs puisque l'argent finira de toute façon dans les poches des compagnies de chemins de fer. Toutefois, les projets de «paiement au producteur» ou de «liberté de choix» signifieraient que les seuls producteurs à bénéficier d'une subvention au transport des grains seraient ceux qui n'ont pas expédié de grains, solution favorable à seulement une petite minorité de producteurs. Un tel projet se révélerait un cauchemar administratif, favoriserait la corruption et serait politiquement vulnérable en tant que subvention à l'agriculture plutôt que subvention de transport.

Le projet de loi laisse la porte ouverte à des taux variables, ce qui permettra aux chemins de fer de déterminer l'organisation du réseau ferroviaire et du réseau d'élévateurs (comme l'a dit le juge Emmett Hall, tout cela sera perdu étape par étape). Avec l'abandon des embranchements ferroviaires et des élévateurs, les collectivités rurales vont disparaître et les coûts de transport des grains seront transférés des chemins de fer aux agriculteurs par l'augmentation des frais de camionnage et d'entreposage, ainsi qu'aux gouvernements provinciaux et municipaux qui devront entretenir des routes très achalandées. Des taux variables pourraient entraîner l'effondrement des coopératives de manutention des grains des Prairies, étant donné que les abandons massifs des élévateurs des Prairies seront avantageux pour les multinationales des grains comme Cargill.

En même temps qu'il planifie la destruction des tarifs du Nid-de-Corbeau, le gouvernement s'attaque à la Commission canadienne du blé. Le projet de loi crée un organisme central de coordination qui minera l'autorité de la Commission et réduira son efficacité en tant qu'organisme de vente. La Commission est l'organisme le plus valable à la disposition des producteurs de grains et nous ne pouvons permettre le sabotage de son rôle et du système de commercialisation ordonné qu'elle a établi.

Le rapport Snively, rejeté comme étant de la fiction par presque tout le monde, constitue la base de la détermination gouvernementale à l'égard de l'abolition des tarifs du Nid-de-Corbeau et des coûts ferroviaires. La préoccupation du gouvernement à l'égard du succès financier des actionnaires du Canadien Pacifique ne semble aucunement contrebalancée par une préoccupation à l'égard du bien-être économique des agriculteurs. Ceux-ci seront forcés de payer des taux de transport de marchandises sur la base des méthodes Snively qui consistent à autoriser un rendement de 20,5% sur les

investissements des contribuables et même sur des capitaux qui n'ont jamais été investis. Avec des méthodes comme celles-là, on estime que le transport des grains comblera à toutes fins utiles la totalité des besoins en capitaux des chemins de fer même s'il ne représentera que 9,5% des chargements de wagons. Pour couronner le tout, les chemins de fer déclarent que les contribuables doivent continuer de fournir les wagons-trémies.

Il ne fait aucun doute que des améliorations au réseau de transport par chemin de fer sont nécessaires mais ces améliorations peuvent être apportées sans détruire les tarifs du Nid-de-Corbeau. Une chose aussi essentielle à l'économie d'une nation qu'un chemin de fer national ne doit pas être exploité dans le seul but de réaliser des profits pour les actionnaires. On pourrait nationaliser CP Rail et l'exploiter conjointement avec le CN pour offrir un réseau de chemin de fer qui servirait les meilleurs intérêts des Canadiens. L'empire du Canadien Pacifique a été totalement construit à partir de fonds publics et de subventions. Nous avons déjà payé pour les deux chemins de fer et nous devrions en être les vrais propriétaires. A tout le moins, le gouvernement devrait exiger d'être actionnaire pour les investissements futurs de fonds publics dans CP Rail.

On n'insistera jamais assez sur l'importance des tarifs du Nid-de-Corbeau pour les agriculteurs des Prairies et de l'excédent de balance commerciale dont jouit le Canada grâce aux exportations de grains. Ces tarifs sont une partie des fondements politiques de notre pays et sont aussi importants que la construction du chemin de fer national et la Confédération elle-même. Ils étaient nécessaires pour aplanir les difficultés d'exportation des grains à partir des Prairies qui étaient loin à l'intérieur du continent et pour protéger les agriculteurs du pouvoir monopolistique des chemins de fer puisque les agriculteurs n'avaient aucun contrôle sur le prix de leurs produits. Les raisons qui motivent l'existence des tarifs du Nid-de-Corbeau sont aussi valables aujourd'hui qu'en 1897.

Je vous remercie de m'avoir permis de présenter mon opinion devant votre comité.

Présenté par:

William A. Nicholson,
Agriculteur
Box 391
Shoal Lake (Manitoba)
R0J 1Z0

APPENDICE «TRPT-182»

Boîte Postale 111
Aneroid, Saskatchewan SON OCO

Maurice Dionne, Député
Président du Comité des transports
Pièce 261, édifice de l'Ouest
Chambre des Communes
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Membres du Comité,

Je n'ai pas l'intention d'insister sur les principes fondamentaux qui justifient le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, car je crois plus utile de montrer comment l'augmentation des coûts de transport des céréales affecterait ma propre situation et celle de mon exploitation familiale.

Bien sûr, votre comité aura à sa disposition des données détaillées sur les coûts de production de l'agriculture, et je me contenterai donc de préciser les augmentations en pourcentage des coûts de 5 éléments.

	1981	1982	%	1983	%	Différence en %:81-83
Ester 24D (20 litres)	66,00 \$	72,00 \$	9 %	84,50 \$	17,4 %	28 %
Pelles	7,50 \$	8,10 \$	8 %	9,50 \$	17,3 %	26,6 %
Diesel	27,5¢/l	32,2¢/l	17,1 %	36,3¢/l	12,7 %	32 %
Essence (pas de taxe provinciale)	29,4	34	15,6 %	38,1	12,1	29,6 %
Propane	19,4	23,9	23,2 %	26,9	12,5	38,7 %
						Moyenne 31 %

Tous ces articles ont été achetés au même fournisseur, à des prix compétitifs.

Constatez que les prix de ces articles nécessaires à la production agricole ont augmenté en moyenne de 31 % en deux ans. Par contre, les revenus

des agriculteurs ont diminué environ du même pourcentage, élargissant encore l'écart qui sépare les coûts des prix.

En 1981, le prix initial du blé Amber Durum no. 1 était de 227,85 \$ la tonne. En 1982, il avait baissé jusqu'à 163,82 \$, ce qui représente une diminution de 28 %, et, en 1983, le prix initial est de 152,50 \$ soit une diminution de 7 % par rapport à 1982 et de 33 % par rapport à 1981. Ces prix ne sont évidemment que des prix initiaux, mais ce sont eux qui nous permettent d'établir nos budgets. Nous ne pouvons jamais être certains de ce que seront les paiements définitifs. Ce sont donc là les chiffres avec lesquels nous devons travailler, à mesure que les quotas sont attribués. Le paiement de 1981 était un lamentable 58 ¢ la tonne et celui de 1982 25,84 \$ la tonne. Il n'y a aucun espoir que l'on ait un paiement final cette année.

Il est peut-être bien possible que le gouvernement ne puisse pas contrôler les coûts de la production agricole, mais il PEUT manifestement contrôler les tarifs de transport de nos grains par les chemins de fer. Toute augmentation à ce niveau aura un effet néfaste sur les petites exploitations agricoles. Si le projet Pépin est adopté, nos exploitations et notre mode de vie disparaîtront en 15 ans, à cause des tarifs ferroviaires des céréales.

Je vous implore de ne pas modifier le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Avec mes respects,

Allan R. Oliver

APPENDICE "TRPT-183"

Mémoire au Comité permanent des transports
à propos du

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence.

Présenté par: David Orlikow, député de Winnipeg North

Juillet 1983

Je voudrais tout d'abord remercier le Comité de m'avoir autorisé à comparaître devant lui dans le cadre de la série d'audiences qu'il tient dans l'Ouest du Canada. Étant donné l'importance du tarif du Nid-de-Corbeau pour l'économie et les habitants de tout l'Ouest du Canada, il est significatif que les membres de notre parti, tant dans le cadre du comité des transports que lors des débats à la Chambre des communes, ont été à l'origine de cette série d'audiences. J'ai déjà débattu de la question à la Chambre des communes et je suis maintenant reconnaissant de pouvoir en parler de nouveau au comité à Winnipeg qui est ma ville natale.

Je me présente devant vous en ma qualité de député de la circonscription de Winnipeg North, un quartier de la ville où résident plusieurs milliers d'hommes et de femmes qui ont consacré une bonne partie de leur vie active à l'emploi du CP et du CN. Si je pensais que la législation dont est saisi le Comité profiterait dans une large mesure aux milliers d'employés des chemins de fer qui résident dans ma circonscription, je l'appuierais sans aucune hésitation. Mais après m'être penché sur le projet de loi C-155 qui vise l'abolition du tarif préférentiel de transport du grain, qui est un avantage conféré à l'Ouest du Canada et qui continue d'être un des piliers de l'économie de l'Ouest, j'en suis arrivé à la conclusion que le gouvernement est en fait en train d'abolir un avantage historique sans lui substituer grand-chose.

Ce projet de loi ne bénéficie ni au fermier, ni à l'employé des chemins de fer. Il se fonde principalement sur des considérations internes aux chemins de fer et ne peut être vraiment compris que dans ce contexte.

Le tarif du Nid-de-Corbeau fait partie d'un accord historique conclu entre le gouvernement fédéral et le CPR. Le CPR avait promis de maintenir et d'exploiter efficacement et pour toujours les chemins de fer du Canadien Pacifique en échange de 36 millions d'acres de terres, y compris les droits forestiers et miniers, et de subventions dont la valeur actuelle serait de 13,5 millions de dollars. Le CP s'est servi des terres et des droits forestiers et miniers pour bâtir un énorme empire commercial dans tout le Canada. Les droits miniers obtenus par cet accord comprenaient les riches mines de Cominco à Trail (C.-B.) qui, au fil des années, ont rapporté des centaines de millions de dollars au CP. Le CP a pris de l'expansion pour englober tous les aspects de l'immobilier, de l'expédition, des industries de service et du commerce.

Maintenant, le gouvernement libéral, à la demande du CP et de ses collègues, demande l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau en échange d'une promesse des chemins de fer d'étendre et d'améliorer un réseau ferroviaire qu'ils ont eux-mêmes laisser s'atrophier.

À mon avis, un accord est un accord. Si l'on doit abolir le tarif du Nid-de-Corbeau et baser les nouveaux investissements dans le réseau ferroviaire sur une augmentation des taux de transport imposés aux fermiers, on pourrait également demander de revoir toutes les clauses de l'accord. Si le CP désire voir abolir les taux de transport statutaires, il doit également être disposé à négocier certains des avantages que lui a conférés l'accord et qui lui ont permis de s'enrichir au fil des années.

Pour essayer de développer leur économie, les pays ont de toujours offert à leurs industries une certaine protection contre les produits étrangers en se servant des tarifs et droits de douane. C'est ce que nous avons fait au Canada. Dans un grand nombre des régions sous-développées de notre pays, le gouvernement fédéral a offert des subventions pour stimuler l'activité commerciale. Un peu partout au Canada, des sociétés jouissent d'un traitement préférentiel, par le biais d'arrangements fiscaux, en vertu du principe qu'un tel traitement encourage l'investissement et donne de l'élan à l'activité économique. L'adoption du tarif du Nid-de-Corbeau visait à stimuler l'industrie du grain dans l'Ouest en aidant les fermiers à vaincre les obstacles que leur imposait la géographie. Les chemins de fer ont été bien rémunérés et l'accord original qu'ils ont conclu avec le gouvernement leur a permis d'amasser de vastes fortunes et a permis aux fermiers de l'Ouest de bénéficier de taux de transport subventionnés. Le gouvernement propose maintenant que les fermiers ne profitent plus de cet avantage, alors que les chemins de fer continueront de jouir de leur position privilégiée. Le gouvernement ne songerait jamais à abolir toute la protection tarifaire dont bénéficient les industries canadiennes. Pourquoi le fermier de l'Ouest devrait-il être sacrifié?

Le projet de loi C-155 frappe en premier lieu le fermier qui est la base même de l'économie de l'Ouest. Cela veut que le niveau de vie des fermiers de l'Ouest du Canada baissera considérablement, ce qui aura des incidences malheureuses pour un grand nombre de communautés rurales. La justification

officielle de ce changement est que les chemins de fer de l'Ouest ont besoin d'un apport massif de fonds pour l'amélioration et la modernisation de leur réseau et que cet apport de fonds ne peut se faire tant que les fermiers bénéficient du tarif du Nid-de-Corbeau. En vertu des dispositions du projet de loi, le coût du transport du grain augmentera de 400 %, c'est-à-dire d'environ 1 milliard de dollars pour les fermiers entre cette année et 1990. Dans de nombreuses industries, cette augmentation des coûts serait répercutée sur le consommateur mais, dans le secteur du grain, nous savons tous que le Canada doit pouvoir tenir tête à ses concurrents sur les marchés internationaux. Un grand nombre de nos concurrents, comme l'Argentine, n'ont pas les obstacles géographiques que nous avons. En conséquence, l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau veut dire que les fermiers de l'Ouest devront accepter une baisse de leurs revenus pour rester compétitifs. Cela se traduira par une réduction de l'investissement dans l'économie agricole, l'équipement agricole, les appareils de consommation, les produits du bâtiment et les marchandises au détail, dont une grande proportion provient de centres comme Winnipeg. On ne peut pas retirer un poids d'un des plateaux de la bascule sans que l'autre plateau fléchisse. Il y a de nombreuses années, les Pères de la Confédération ont reconnu la nécessité d'un chemin de fer national pour unir la nation et permettre de transporter le blé de l'Ouest jusqu'aux ports pour l'exportation jusqu'aux marchés internationaux. Ils ont poursuivi cet objectif en reconnaissant les grands obstacles imposés par la géographie du Canada et la nécessité de vaincre ces obstacles. Le tarif du Nid-de-Corbeau est le moyen qu'ils ont trouvé pour vaincre ces obstacles. Aujourd'hui, les mêmes obstacles existent et il n'y a donc aucune raison de vouloir abolir le tarif du Nid-de-Corbeau. Aux États-Unis, il existe une situation analogue. Le réseau du Mississippi sert à transporter une grande proportion de la production agricole de l'Ouest du pays jusqu'aux ports océaniques pour l'exportation. L'exploitation du réseau est subventionnée par le gouvernement et le réseau offre par conséquent un service subventionné aux fermiers de l'Ouest des États-Unis.

Au cours des débats, le gouvernement a, à plusieurs reprises, cherché à établir une distinction trompeuse entre les intérêts des fermiers de l'Ouest et ceux des employés des chemins de fer de l'Ouest. Il n'existe aucune distinction de ce genre et il n'y a aucune raison pour qu'il en existe une. Dans les études que le gouvernement lui-même a fait faire, on prévoit une

augmentation considérable des expéditions ferroviaires de grain, de bois et de minéraux au cours des dix prochaines années. Les expéditions de potasse doivent augmenter de 150 %, celles de charbon de 400 % et celles de soufre d'un pourcentage important. Personne ne met en doute la nécessité d'améliorer et de moderniser le réseau ferroviaire. La question qui se pose est celle-ci : l'amélioration et la modernisation du réseau se feront-elles dans les conditions dictées par les chemins de fer ou en fonction des besoins régionaux et nationaux? Les chemins de fer ont indiqué que l'adoption du projet de loi C-155 se traduirait par un investissement de 16 milliards de dollars dans le réseau ferroviaire. D'autres sociétés ont déjà utilisé des chiffres aussi impressionnants pour obtenir des concessions pour de grands projets qui n'ont jamais été réalisés. Les plans du CP ne contiennent aucune garantie pour ses employés, bien que nous sachions tous que le réseau a besoin des travaux en question. Au cours de l'année passée, plusieurs milliers d'employés du CP de ma circonscription qui sont à l'emploi de la compagnie depuis 15 à 25 ans ont été mis à pied pendant des périodes qui sont allées jusqu'à 12 semaines. Un grand nombre de ces employés mettent en doute les intentions de la compagnie d'aller de l'avant avec les investissements promis.

Une des questions qui est restée sans réponse est : où seront faits ces investissements? Les fermiers de l'Ouest perdront-ils le tarif du Nid-de-Corbeau et les employés du CP à Winnipeg perdront-ils leur emploi parce que les investissements se feront à l'Ouest de Calgary et d'Edmonton pendant que les ports de Churchill et de Thunder Bay seront laissés à l'abandon?

Le projet de loi C-155 n'est pas la solution aux problèmes du transport du grain de l'ouest du Canada, c'est plutôt une réponse aux priorités internes du CP et du CN. Dans les années 1980, le gouvernement doit cesser de jeter au CP des centaines de millions de dollars sans rien recevoir en échange. L'investissement public dans le CP doit se transformer en une participation publique dans le CP. Le public doit avoir son mot à dire dans les décisions d'investissement des chemins de fer et on doit permettre au fermier de l'Ouest de continuer à bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau car c'est un tarif que tous les Canadiens ont acheté et payé.

APPENDICE "TRPT-184"

Gérard Pikula
1-19 - R.R.1
CANORA (Saskatchewan)
SOA OLO
Tel. 563-6215

Monsieur Maurice Dionne,

Je ne sais si cette lettre saura vous convaincre de me permettre de participer à l'audience qui aura lieu à Régina sur le projet de loi C-155, je crois être directement visé par la loi proposée.

Depuis trois générations, ma famille a une exploitation agricole dans la région de Canora en Saskatchewan. Mon grand-père est venu dans ce pays pour y être fermier en 1902. Il était accompagné de sa femme et quittait un pays misérable et agité, l'Ukraine, pour trouver une nouvelle vie. Il a travaillé fort et au cours des années, a défriché à la main une terre boisée et a élevé et éduqué une famille de la meilleure manière possible. Au cours des années 1940, il a acheté une autre section qu'il a également défrichée avec l'aide de mon père. A cette époque, il n'avait toujours pas d'équipement moderne, simplement des chevaux, de la détermination et une certaine force d'âme.

Mon grand-père n'était pas simplement un bon pourvoyeur pour sa famille - il a également su aider à faire du Canada un endroit où il fait bon vivre. Il a contribué à la création de la première compagnie de téléphone rurale dans la région. Il a participé à la promotion du Saskatchewan Wheat Pool à ses débuts et il n'a jamais chassé un étranger ou un ami qui avait besoin d'aide. Il savait que pour survivre, il faut travailler ensemble et être conscient des besoins et des désirs des autres.

Lorsque mon père a pris la relève, certaines choses étaient meilleures, d'autres pires. C'était la guerre. Il y avait une pénurie de main-d'oeuvre, la nourriture était rationnée et dans l'ensemble, c'était une période très incertaine. Il était devenu impossible d'embaucher de l'aide et mon père a dû, peu après, acheter son premier tracteur.

C'était un Ford 9N (35 CV) muni d'une charrue et d'un cultivateur de sept pieds. A partir de ce moment là, la façon d'exploiter la ferme a changé. Nous avons payé \$800 pour ce premier tracteur. On recevait 50¢ pour un boisseau de blé et payait moins de 12¢ pour un gallon d'essence. Il a fallu 30 mois à mon père pour payer le tracteur. Je m'en sers d'ailleurs toujours aujourd'hui pour effectuer les corvées à la ferme.

Mon père, qui est maintenant âgé de 68 ans, n'a jamais rien pris pour acquis. Il faisait alors comme aujourd'hui du bénévolat, il s'agit là d'un élément essentiel des collectivités rurales d'aujourd'hui qui en assure d'ailleurs la survie.

Je me rappelle que mon père assistait à plusieurs réunions chaque semaine, comme celles de la société du téléphone, de la commission scolaire, du Wheat Pool. Il ne se plaignait jamais, il se laissait guider par sa

conscience lorsque venait le temps de penser aux avantages de la collectivité, de ses voisins et de sa propre famille.

Mes parents étaient très occupés par l'éducation de six enfants, mais ils ont quand même assuré l'expansion de leur exploitation agricole de deux à quatre sections. Cela n'était peut-être pas un empire, mais elle suffisait à assurer la survie de notre famille.

Je suis fier de mes antécédents et je suis conscient du fait que ce que ma famille a fait pour ce pays ne peut jamais vraiment être pleinement apprécié.

Nous prenons pour acquis que le gouvernement était responsable des améliorations apportées mais, de fait, les gouvernements ont pris la relève de ceux qui ont décidé de faire du Canada un endroit où il fait bon vivre. C'est grâce à ces sous que nous avons maintenant un niveau de vie qui peut être assuré à au moins toute une génération.

Toutefois, je ne peux simplement laisser les élus ignorer le fait qu'ils ont toujours la responsabilité, envers les citoyens de maintenir ce niveau de vie. Le style de vie rural s'écroule. Il y a des faillites agricoles, des foreclosures et un certain manque de fierté en ce qui est et devrait être une profession honorable, ne serait-ce que pour les agriculteurs.

Depuis que j'ai remplacé mon père en 1977, j'ai fait de mon mieux pour être un bon citoyen. Je suis très heureux lorsque j'ai l'impression d'avoir accompli quelque chose, qu'il s'agisse de rentrer la récolte, de payer le compte pour l'engrais ou le combustible ou même de sortir en ville un soir avec ma femme. Ma femme travaille avec moi à la ferme et a également un emploi en ville pour m'aider à payer l'hypothèque.

Nous n'avons pas encore d'enfants car, comme bien des gens de notre région, nous hésitons à avoir une famille en raison de la situation économique.

Je sais que vous êtes conscient du fait qu'il est presque impossible d'obtenir une terre nouvelle et vierge ou au point de vue économique, d'acheter une terre d'un cultivateur retraité ou d'un agriculteur mécontent en raison du coût d'achat et d'exploitation élevé et des faibles prix obtenus sur le marché.

Nous savons également que le domaine agricole est toujours bombardé par des "experts" du gouvernement qui soutiennent qu'il suffit d'être plus efficaces et plus d'affaires. Mais la vérité est que nous ne nous occupons pas d'une ferme gouvernementale et que nous n'avons pas de ressources et un crédit illimités. Il s'agit d'une entreprise familiale, que nous aimerions confier plus tard à nos fils et à nos filles.

On n'a jamais dit à mon grand-père que de venir au Canada pour cultiver du blé, de l'orge, de l'avoine, pour élever du bétail, pour défricher et élever une famille serait facile. Personne n'a jamais eu

besoin de dire à mon père qu'exploiter une ferme ne serait pas une chose facile.

Je savais pertinemment lorsque j'ai décidé de poursuivre cette tradition familiale, que je prenais un engagement pour le reste de ma vie.

Je suis indigné de voir aujourd'hui, des représentants du gouvernement qui **se pensent** bien importants décider, de concert avec certains entrepreneurs qui désirent réaliser des profits que ce sont les profits de ces derniers et que c'est le profit des entreprises et non pas non les valeurs et les préoccupations de nos citoyens qui sont importants.

Les agriculteurs de ce pays ne peuvent rien faire de plus pour satisfaire le désir de ces grandes sociétés qui ne pensent qu'à faire des sous.

Une entente a été conclue; je n'en aborderai pas les détails, mais on encourageait les colons à s'installer dans ce pays qui était jadis peu peuplé.

C'était une entente à l'amiable "vous m'aidez et je vous aiderai en retour, nous travaillerons ensemble pour répondre aux besoins des autres".

Il semble maintenant que les colons ont simplement créé un pont humain en direction de la côte ouest pour les chemins de fer et que maintenant on n'a plus besoin de ce pont parce que les profits qu'on y réalise sont moins élevés que ceux que désirent les chemins de fer.

Dites ce que vous voulez, mais je crois que c'est une forme de chantage.

Une entente a été conclue par les gouvernements et les sociétés ferroviaires pour toujours. Ne peut-on pas renoncer à de petits profits dans un secteur quand on a tant d'autres sources de revenu? (charbon, pétrole, biens immobiliers).

La comparaison dont les sociétés ferroviaires se servent pour justifier leur position face au Nid-de-Corbeau pourrait également être appliquée aux exploitations agricoles.

Supposons que je divise mon exploitation agricole en plusieurs secteurs:

provides	-	déficit
pulvérisation	-	déficit
labour	-	déficit
récolte	-	déficit
mais commercialisation	-	profit

Devrais-je alors demander des provendes, des engrais, des herbicides, du carburant plus économique, des appareils moins coûteux ou devrais-je demander des prix plus élevés sur le marché?

Evidemment, à l'endroit où on réalise des profits, il faut essayer de réaliser suffisamment de profits pour compenser les pertes provenant des autres secteurs

Le gouvernement ne paie pas le carburant pour nous, et ce n'est ni lui ni les sociétés ferroviaires qui paient pour mes engrais et mes provendes; ce ne sont pas les sociétés ferroviaires qui paient pour les réparations ou l'achat de l'équipement. Je crois qu'il est vraiment étrange que les sociétés ferroviaires aient l'audace de s'attendre à ce que la collectivité agricole, qui éprouve déjà de nombreux problèmes financiers, donne encore plus d'argent pour faire disparaître un déficit ferroviaire, s'il y a vraiment déficit. Peut-être y a-t-il une autre raison qui expliquerait leur comportement bizarre. Une raison qui serait tout au moins très spéculative à moins encore une fois que le gouvernement et ses "représentants" soient plus préoccupés par les finances des grosses sociétés riches que par la situation critique des exploitations agricoles familiales.

Je vous encourage fortement à étudier de très près les répercussions éventuelles du projet de loi C-155.

Si vous croyez sincèrement que la seule façon de satisfaire tous les groupes impliqués est de payer les sociétés ferroviaires, ne vous gênez pas, répondez aux besoins de ces "pleurnicheurs" mais soyez honnête et dites que c'est la seule façon d'assurer qu'ils deviendront un jour de bons citoyens.

Ainsi, obtenez des capitaux propres équivalents aux montants qu'ils ont reçus à leurs débuts et aux montants qu'ils recevront plus tard.

A titre de producteur de grains, j'ai été forcé de vendre mon produit à perte dernièrement. J'ai une très bonne idée de ce que mon exploitation agricole devrait produire. Il en va de même pour mon banquier.

Toutefois, à moins que nous, les agriculteurs, voyions le gouvernement prendre des mesures positives pour comprendre notre situation, je ne peux que prévoir troubles et conflits.

Une entente est une entente et nous ne pouvons accepter rien de moins sans qu'il y ait de graves conséquences.

Ne prenons pas de décision qui impliquent les collectivités agricoles et que nous regretterons jusqu'à la fin de nos jours.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce document et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Gérard Pikula

APPENDICE «TRPT-185»

Swan River, Manitoba Le 13 juillet 1983

A la Commission des Transports:

La présente est une demande de la part des gens de notre région--exploitants agricoles, hommes d'affaires et professionnels--en vue du maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain. Mes raisons sont diverses et proviennent de points de vue divers.

Premièrement, examinons le contexte historique du statut. Un marché a été conclu entre le peuple du Canada, d'un côté et le Pacifique Canadien d'une autre part.

Tout marché doit comprendre deux participants. Dans le cas présent, les exploitants agricoles de l'Ouest du Canada ont reçu le droit d'expédier leur grain à un taux donné qui devrait être maintenu à perpétuité. De l'autre côté le Pacifique Canadien s'est vu octroyer des concessions de terres arables, de droits minéraux etc.

Le Pacifique Canada est devenu l'une des plus grandes entreprises multinationales du monde. Il comprend maintenant des mines, des fonderies, des lignes aériennes, des lignes de navigation, des sociétés manufacturières, des hôtels, des immeubles en copropriété et des centres d'achat. Tout cela a été édifié selon l'actif que le statut lui a fourni.

Quand le gouvernement canadien, sous la pression exercée par le Pacifique Canadien et d'autres, a décidé de modifier l'entente du Nid-de-Corbeau, il aurait dû négocier un échange raisonnable.

Quand deux individus décident de négocier une entente de nouveau, ils exposent tous les facteurs sur la table de négociation--les avantages pour le peuple, d'un côté et de l'autre les avantages pour le Pacifique Canadien.

Au lieu de négocier au nom du peuple canadien, le gouvernement a tout simplement dit: «l'exploitant agricole paiera davantage». Qu'est-ce que la compagnie a mis sur la table de négociation? Rien! Le Pacifique Canadien a séparé ses avoirs en des exploitations distinctes, chacune ayant son propre nom et sa propre structure, mais elles sont toutes commencées à partir de l'actif provenant de l'application du statut.

Le gouvernement canadien a préféré donner au professeur Gilson la tâche d'en arriver à une solution. On savait bien à quelles conclusions il en viendrait parce qu'on lui avait tout simplement dit de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous constatons maintenant que, selon la proposition Pépin, l'exploitant agricole doit payer davantage et qu'une sorte de subvention doit être versée à

quelqu'un. C'est donc dire que le trésor fédéral subventionnera les chemins de fer sans preuve que le Pacifique Canadien éprouve des pertes dans le transport du grain ni sans mention de l'augmentation des gains qui provient de toutes ses autres exploitations.

L'union nationale des agriculteurs et les Elévateurs de pool des Prairies (Prairie Pool Elevators) s'opposent aux changements. Pour leur part, le Commodity Exchange et les éleveurs de bétail ont préconisé les changements.

Je comprends les raisons du Commodity Exchange parce que son objectif officiel est l'abolition de la Commission du blé et la vente de tout le grain sur le marché libre au détriment des exploitants agricoles de l'Ouest du Canada et des consommateurs partout au pays.

Il est plus difficile de comprendre la position des éleveurs de bétail. Ils croient qu'à court terme ils bénéficieront d'un aliment des animaux moins coûteux. Mais si le tarif du Nid-de-Corbeau était aboli, une quantité considérable de la terre qui produit aujourd'hui du grain ne pourrait soutenir la hausse du coût. Les exploitants agricoles devront se pencher sur la production du foin et augmenter les troupeaux de bestiaux. Le marché du boeuf serait alors inondé, ce qui causerait la diminution du prix du boeuf. Ils se sont fait convaincre que cela serait à leur avantage, mais il n'en est pas ainsi. La baisse du prix du boeuf n'aiderait pas non plus le consommateur au long terme. Il pourrait se passer qu'un grand nombre d'éleveurs de bétail ne puissent pas survivre. Le coût monterait de nouveau pour le consommateur en raison du manque de boeuf.

Ne nous laissons pas tromper. Le Pacifique Canadien a exercé suffisamment de pression sur le gouvernement canadien pour que ce dernier modifie le tarif du Nid-de-Corbeau. L'exploitant agricole sera celui qui devra payer. Le Pacifique Canadien pourra alors expédier son charbon des houillères de Revelstoke sans qu'il lui en coûte un sou.

Les exploitants agricoles ne peuvent absorber la hausse du coût éventuelle du transport. Ils concurrencent actuellement sur le marché international des producteurs qui sont fortement subventionnés par les gouvernements d'autres pays. Ceci voudrait signifier que des exploitations agricoles seraient laissées en possession de grandes entreprises. Les villes et les villages de l'Ouest du Canada perdraient les industries de service qui leur permettent de subsister.

Pour le bien du peuple canadien, de l'Est et de l'Ouest, le statut doit être préservé. Ne causons pas de désunion dans notre pays.

Respectueusement,

Joan Price.

APPENDICE «TRPT-186»

Beechy (Saskatchewan)

Le 14 juillet 1983

Président du Comité permanent des transports

Monsieur le président,

Je tiens à vous faire connaître certains des effets que subiraient les producteurs de céréales et les fournisseurs de services de la région si les frais d'expédition des céréales aux points d'exportation devaient augmenter.

J'ai deux fils qui se sont lancés dans l'agriculture il y a une dizaine d'années tout au plus et, vu le coût élevé de la production de céréales (essence, réparations, produits chimiques, machinerie, taxes, subsistance, terres et intérêts), ils se trouvent dans une situation financière très difficile et sont forcés d'acheter à crédit; si la situation ne change pas et qu'aucun contrôle des prix des produits de l'agriculture ne soit exercé, ils pourraient tout perdre. Le prix des céréales a maintenant chuté et, si le coût du transport par rail devait augmenter, ils iraient fort probablement vers la faillite. Mes deux fils ne sont pas les seuls à souffrir; la plupart des gens qui sont devenus agriculteurs depuis les douze dernières années sont plus ou moins dans la même situation qu'eux.

Les sociétés ferroviaires, qui font des profits la plupart du temps, ne devraient pouvoir revendiquer des pertes en se fondant sur des denrées telles que les céréales. L'entente du Nid-de-Corbeau constituait déjà pour eux une bonne affaire, puisque le gouvernement leur a donné l'argent, les terres, les minerais et les forêts, en plus des exemptions fiscales; les sociétés ferroviaires devraient accepter de transporter les céréales au tarif actuel. De plus, j'estime que si l'entente est rompue, les compagnies de chemin de fer, CP Rail en l'occurrence, devraient perdre tous les avantages qu'elles ont obtenus en vertu de l'entente.

Je propose de nationaliser CP Rail puisque les Canadiens y ont investi beaucoup.

J'espère que le Comité analysera la situation avec beaucoup d'attention avant de prendre quelque décision que ce soit.

Veuillez agréer, Monsieur le président, mes salutations distinguées.

Norman Nelson,
Case postale 118
Beechy (Saskatchewan)
SOL 0C0

APPENDICE "TRPT-187"

PRÉSENTATION AU COMITÉ DU TRANSPORT CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155 PAR
KENNETH SIGURDSON, DÉLÉGUÉ DU MANITOBA POOL ELEVATOR.

Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de rencontrer le Comité du transport et d'exprimer les inquiétudes des membres de mon syndicat concernant la tentative du gouvernement fédéral de détruire le tarif du Nid-de-Corbeau.

ÉTUDES

De nombreuses études et commissions royales ont étudié, passé en revue et analysé le tarif du Nid-de-Corbeau, la dernière en date étant le rapport Hall qui pourrait être décrit comme un modèle de base pour l'agriculture des Prairies. Toutes les grandes associations de cultivateurs ainsi que les quatre provinces de l'Ouest étaient en accord avec les recommandations de base du rapport Hall. Si le gouvernement fédéral était sincère dans sa recherche d'un consensus, il aurait soutenu le rapport Hall. Cela n'a pas été fait, parce que ce rapport ne donnait pas aux chemins de fer le type de contrôle qu'ils voulaient sur le système, bien qu'une compensation ait été offerte. Depuis cette époque, nous avons vu la création du Prairie Rail Action Committee qui a complètement miné la recommandation Hall pour la création d'une Prairie Rail Authority. Nous avons vu le rapport Neid aller à l'encontre de certaines recommandations du PRAC. En 1977, Carl Snavely

fit une étude des coûts des chemins de fer qu'il mit à jour en 1982. Bien qu'il ait déclaré qu'il avait délibérément surestimé un grand nombre de coûts, cette étude devint la bible. La proposition Pépin du 28 février 1982 gonfla les chiffres de Snavely, Gilson les gonfla encore plus et nous avons vu la dernière proposition Pépin les gonfler encore. Il est clair que le gouvernement fédéral veut donner de l'argent aux chemins de fer et il a utilisé le tarif du Nid-de-Corbeau comme une excuse pour le faire.

Nous avons vu les entreprises-mères du Syndicat forcées de participer à la comédie de Gilson ainsi qu'à la création de plusieurs autres comités kangourou par le ministre des Transports Pépin.

Le critique conservateur des Transports, Don Mazankowski, et le cocus conservateur ont trahi l'électorat cultivateur:

1. en permettant au projet de loi C-155 de passer la seconde lecture; et
2. en proposant une option dite de "liberté de choix". La liberté de choix est un concept accrocheur, mais les solutions proposées par Mazankowski équivalent à donner au condamné à mort le choix entre la pendaison et la chaise électrique. M. Mazankowski devrait savoir que les cultivateurs sont trop intelligents pour jouer à un jeu où la seule décision prise par les joueurs porte sur la couleur des uniformes qu'ils porteront.

IMPACT SUR LES FERMES ET LES COMMUNAUTÉS

Tandis que le gouvernement fédéral a fait de grands efforts pour plaider la cause des chemins de fer, rien n'a été fait pour examiner l'impact sur les cultivateurs. Quelles études d'impact le gouvernement fédéral a-t-il faites ? Le 25 novembre 1981, l'honorable Hazen Argue a déclaré: "En tant que ministre participant à des discussions de cabinet sur le sujet, je regarde de très près et je suggère fortement que vous regardiez de très près; je n'ai pas l'intention de m'en laisser conter et je ne pense pas que les cultivateurs puissent se permettre de s'en laisser conter eux-mêmes". D'ici à 1990, si l'on applique la proposition ou le plan Pépin, les cultivateurs du Manitoba auront payé 430 millions de plus en frais de transport. John Twigg a écrit dans le Saskatchewan Business (et John Twigg est le rédacteur financier du Regina Leader Post) que la proposition Pépin aura eu d'ici à 1990, en terme d'augmentation des coûts, le même impact économique que la suppression du pétrole et de la potasse de la Saskatchewan. D'ici à 1990, près d'un milliard aura été retiré de l'économie des Prairies. Il est certain que ce milliard aura un impact extrêmement négatif sur la production et que les cultivateurs canadiens contribueront moins à la balance des paiements du Canada. Pour ce milliard de dollars de legs annuels aux chemins de fer, on demandera aux cultivateurs de développer un système centralisé plus coûteux, un système construit autour de terminus situés à l'intérieur des terres et de grain-cargos. L'article 45(1) donne aux chemins de fer le pouvoir d'établir des tarifs de transport variables. De plus, les pouvoirs de

l'administrateur de l'OTG minent et affaiblissent la Commission canadienne du blé et conduisent à sa suppression.

Dans l'édition du 21 avril du Western Producer, Carl Snavely déclare: "Je pense qu'il va y avoir des changements dans les structures du système de manutention du grain". Cela s'est produit aux États-Unis. Je ne peux pas vous dire si c'est une bonne ou une mauvaise chose, mais c'est dans cette direction que la technologie nous mène. Snavely a dit que le Syndicat national des cultivateurs, qui s'oppose fermement à tout changement des tarifs du transport, est l'organisme agricole qui comprend le mieux au Canada les implications d'un changement du Nid-de-Corbeau.

"Le Syndicat national des cultivateurs voit très bien le problème" a dit Snavely. "Sa politique est de sauver la ferme familiale. Je sympathise, mais la technologie va dans un sens contraire à la ferme familiale et, par conséquent, certaines fermes familiales seront détruites tandis que d'autres s'adapteront et reviendront". Des fermes familiales seront détruites; que peut-on dire de plus ?

Opinions des cultivateurs - consensus

Depuis le rapport Hall, les opinions des cultivateurs ont été ignorées non seulement par Pépin et par le gouvernement fédéral, mais aussi par les syndicats eux-mêmes. Les quatre résolutions qui suivent ont été passées par quatre des cinq sous-régions de la région 7 de Manitoba Pool Elevators (voir ci-joint). Récemment, j'ai lu que 39 300 personnes avaient envoyé

des pétitions, des lettres, etc. au ministre des Transports en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, tandis que 69 seulement avaient demandé un changement. Se pourrait-il que le ministre des Transports Pépin ne croit pas à la démocratie ?

Personne ne pourra me dire qu'avec tous les pouvoirs qui sont conférés au gouvernement fédéral, le tarif du Nid-de-Corbeau ne peut pas être maintenu en même temps que le système ferroviaire serait amélioré. Les cultivateurs pensent qu'il y a un immense consensus sur la nécessité de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau en tant que droit historique de l'Ouest du Canada.

Soumis respectueusement par

KENNETH SIGURDSON

	Secrétaire à: Makaroff	
	Roblin	
Cormack, McTaggart	Directeur	
Fraser, Strath	Contre-maître	
Arason, Norell, Winters	Délégués	- 2
Doull,	Dir.(s) de région	- 1
Sokolowski	Dir.(s) adj. de région	- 1
Johnson, Dilworth	Dir.(s) de silo	- 3
Président de sous-région	Secrétaire de sous-région	- 11
	TOTAL	- 29

RÉUNION DU CONSEIL

SOUS-RÉGION 703

1er février 1982

REÇU LE 8 FÉVRIER 1982

Réunion du Conseil de la sous-région 703 tenue le 1er février 1982.

Harlow-Johnstone: "D'adopter telles que lues les minutes de la réunion du Conseil du 7 décembre 1981". Adopté

Wenner-Harlow: "De payer à Len Maiers 8,82\$ pour des emblèmes de chandails de hockey". Adopté

Johnstone-Wenner: "De payer à W. J. Arnott 3,65\$ pour frais postaux et appels téléphoniques pour le Comité local".
Adopté

Lecture de la correspondance à ce jour.

Johnstone-Harlow: "De mettre une annonce d'un quart de page dans le livre de graduation de Goose Lake High pour 30\$". Adopté

Il est demandé à Jim Bray de faire son rapport qui comprend un rapport de l'exploitation de la compagnie. Jim fait état de la perte de 500 wagons approximativement, à cause de pénalités. Les wagons de producteurs ont augmenté considérablement par rapport à l'année dernière, un très grand nombre sont destinés au colza. Les ventes de fertilisants ont augmenté par rapport à la même période l'année dernière. Les ventes de semences ont également augmenté. La structure du bureau des fermes est décrite brièvement; les membres estiment qu'ils aimeraient en savoir plus à propos des propositions.

Harold Wenner donne un rapport des délégués.

Harold fait un rapport sur une réunion de directives sur les achats à terme en coopérative, qui doit avoir lieu à Roblin le 1er mars 1982, de 9h30 à 16h.

Arnott-Wenner: "De consacrer 50\$ aux dépenses à engager pour une réunion de directives sur les achats à terme en coopérative". Adopté

Harold remet de la correspondance concernant le tarif du Nid-de-Corbeau.

Johnstone-Harlow: "De faire enregistrer la position de notre Conseil comme étant violemment opposé à toute augmentation des tarifs de transport pour le cultivateur; le Conseil demande qu'aucun changement ne soit apporté au tarif du Nid-de-Corbeau". Adopté

Des cours pour les délégués sont également décrits; ils doivent se tenir en mars.

Johnstone-Harlow: "D'approuver la réquisition de paiement des honoraires de conseillers pour un total de 731 de 75\$". Adopté

Harlow-Arnott: "De décliner tout nouveau don au hockey mineur tel que demandé, pour le moment". Adopté

Les membres présents étaient Werbowetsky, Johnstone, Harlow, Lovas, Wenner, Arnott et aussi Jim Bray.

Johnstone: "D'ajourner la réunion".

W.J. Arnott

Secrétaire

Conseil de sous-région 701

Qu'il soit résolu que le Conseil de sous-région 701 Manitoba Pool Elevators déclare que les tarifs statutaires de la Passe du Nid-de-Corbeau ne sont pas négociables et que nous affirmons que ces tarifs sont un droit historique des cultivateurs de l'ouest et de l'Ouest du Canada.

Réunion du 30 mars 1982

Proposé par Kenneth Sigurdson

secondé par Don Brown

Sous-région 702

Réunion du 29 mars 1982

Attendu que l'effet économique de tout changement du tarif de transport du grain serait désastreux pour les cultivateurs et la communauté, et

Attendu que les chemins de fer ont été adéquatement et largement payés pour le transport de notre grain et que le tarif historique du Nid-de-Corbeau a été sanctionné par une loi et a été l'une des raisons de la croissance et du développement de l'économie de l'Ouest canadien,

Qu'il soit résolu que nous, de la sous-région 702 de M.P.E., nous opposons à tout changement du montant que les cultivateurs payent pour le transport du grain.

Proposé par R. Vopni

secondé par R. Zlathtyey

adopté à l'unanimité

Sous-région 704

Le 24 mars 1982

Qu'il soit résolu que le tarif du Nid-de-Corbeau soit maintenu et n'est pas négociable.

Proposé par Max Los

secondé par John Makouski

adopté

APPENDICE "TRPT-188"

Mémoire présenté au Comité permanent de l'agriculture

Messieurs,

Ce mémoire est destiné à vous communiquer mon opinion d'agriculteur au sujet du problème du transport des grains, opinion que je crois partagée par beaucoup de mes voisins.

Bon nombre d'entre nous avons récemment reçu une brochure détaillée du bureau de l'honorable M. Pepin, explicitant sa position au sujet de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. Malheureusement, cette brochure constitue l'une des plus grandes impostures jamais publiées par Ottawa, puisqu'elle est fondée sur maintes hypothèses erronées, voire contradictoires. La principale de ces hypothèses veut que l'expansion considérable de notre réseau ferroviaire garantira la prospérité des agriculteurs de l'Ouest.

"Assurons la prospérité des chemins de fer", nous dit-on, "et tout le reste s'arrangera automatiquement". Cependant, à titre d'agriculteur, je puis vous dire que si l'amélioration de notre réseau de transport est absolument nécessaire, elle ne saurait aucunement garantir la prospé-

rité des agriculteurs. Nous sommes en effet beaucoup trop vulnérables sur les marchés mondiaux. Je me souviens d'avoir vendu du blé à 40 ou 50¢ le boisseau. Selon le président de l'Association de Palliser, nous pourrions résoudre nos problèmes en cultivant deux fois plus qu'auparavant. Peut-il cependant nous garantir que nous trouverons toujours des débouchés? Si le coût de transport d'un boisseau de blé passe à 60¢, puis à 90¢, combien de temps pourrions-nous survivre, considérant les autres coûts que nous devons assumer?

Selon le projet de M. Pepin, la subvention du Nid-de-Corbeau serait attribuée à l'agriculteur plutôt qu'aux sociétés ferroviaires, ce qui représente selon moi une méthode coûteuse et compliquée pour subventionner les sociétés de chemin de fer. De fait, ce qui devrait être une subvention au transport deviendrait une subvention à l'agriculture, dont la majeure partie ne serait jamais réinvestie dans l'expansion du système de transport.

Selon certaines évaluations, les céréales ne représenteront à l'avenir que 22 % de toutes les quantités transitant par les Rocheuses, alors qu'elles ne représentent que 13 % des coûts totaux. Comment peut-on donc justifier l'imposition d'une telle charge à l'agriculture, simplement pour faciliter les exportations de charbon, de potasse et de soufre? Jusqu'à présent, nous avons réussi à exporter la majeure partie des quantités de céréales disponibles, et s'il faut augmenter la capacité du réseau de transport pour exporter d'autres produits, il n'y a aucune raison pour que ce soient les agriculteurs qui en assument le coût.

Par ailleurs, aucun des projets d'amélioration du réseau ferroviaire ne concerne la voie de Churchill, alors que son utilisation plus fréquente permettrait de réaliser des économies directes. Tout projet de rénovation devrait donc automatiquement inclure le port de Churchill.

Malgré tous les deniers publics investis dans notre réseau de transport, nous n'avons toujours aucune participation directe dans le CP. Nous consacrons des millions de dollars à la construction de voies ferrées, de ponts et de wagons mais nous n'obtenons en contrepartie aucune participation dans les sociétés, ce qui nous permettrait cependant d'exiger le respect de certains critères d'efficacité. De fait, nos deux sociétés ferroviaires, pourraient être complètement intégrées, de façon à nous fournir de meilleurs services. A mon sens, un réseau de transport efficace devrait nécessairement desservir autant les habitants des localités éloignées implantées le long des voies secondaires, que les habitants des localités implantées le long des voies principales. C'est là en effet un droit manifeste que nous ont légué les fondateurs du pays.

Si je comprends bien M. Pepin, il se réserve aussi la possibilité d'instaurer une structure tarifaire variable, ce qui serait désastreux pour les collectivités rurales et augmenterait considérablement les coûts des agriculteurs qui sont obligés de transporter leurs céréales sur de très longues distances. En outre, les taxes municipales et provinciales devraient aussi augmenter considérablement pour assurer l'entretien des routes et des autoroutes. Il y a d'ailleurs déjà beaucoup trop de gros camions sur les routes.

Notre réseau ferré a été construit pour relier les deux extrémités du pays. Si le projet Pepin est adopté, nous risquons en fait d'être un jour obligés d'expédier nos céréales vers le sud, par le Mississippi.

Alors que l'on encourage l'augmentation effrénée de la production, on impose un plafond de .31 millions à la subvention, ce qui est contradictoire. L'élevage dans les Prairies va se développer pour absorber les quantités supplémentaires de grains de provende qui seront produites, mais la capacité d'absorption de notre seul marché d'exportation du bétail, le marché américain, reste limitée. On envisage également le développement de notre industrie des oléagineux. Certes, les pays d'Orient nous en achètent déjà des quantités importantes, mais notre production actuelle est déjà excédentaire et certaines de nos usines de broyage sont obligées de fermer leurs portes ou de ralentir leurs activités.

Personnellement, je me demande si l'on ne risque pas, en recommandant l'augmentation effrénée de la production, de nuire à long terme à la fertilité des sols. Selon une étude récemment publiée par l'Université de la Saskatchewan, le taux d'épuisement de l'azote des sols est aujourd'hui beaucoup trop rapide par rapport aux années passées.

Le tarif du Nid-de-Corbeau a été obtenu par nos ancêtres, après de dures négociations, en échange d'une subvention très importante accordée au CP, ainsi que de l'octroi de vastes territoires libres d'impôt et de droits miniers, lors de la construction de la voie ferrée. Nul ne saura

jamais combien de revenus le CP a pu tirer de cet accord, au cours des années. Pour les agriculteurs, l'accord s'est avéré très positif, personne ne songerait à le nier. Les producteurs céréaliers se sont trouvés en meilleure position pour faire face à la concurrence internationale, ce qui a fortement contribué à la santé de notre balance commerciale. Selon moi, le projet Pepin serait désastreux pour le Canada.

William D. Sloane

B.P. 16

Clearwater, Manitoba

ROK OMO

APPENDICE "TRPT-189"

(LETTRE MANUSCRITE)

Nous devons maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau pour la survie de la ferme familiale et des petites fermes et des entreprises des centres ruraux et urbains.

(Exemple) Dans la ville de Ethelbert, où j'habite, nous produisons et expédions environ 1 million de boisseaux de grain.

Tarif du Nid-de-Corbeau 21¢ par boisseau = 210 000\$

Tarif de 5 fois le prix de Corbeau = 100\$ par boisseau =

1 million de dollars

résultat, 800 000\$ ou plus seront tirés d'une communauté d'approximativement 1500 habitants.

Nous sommes en train de perdre notre base économique et notre population.

Nous ne pouvons pas permettre que ceci se produise, si nous avons suffisamment d'intelligence pour entrevoir les résultats dévastateurs.

Beaucoup de petites villes et de régions rurales vont simplement disparaître. De grandes fermes font déjà faillite, même avec le tarif actuel.

Le Nid-de-Corbeau est la dernière protection de l'agriculture. Si on permet qu'il soit sacrifié à cause d'une erreur de jugement, l'agriculture (épine dorsale du Canada) sera extrêmement affaiblie.

Résultat population rurale

Il n'y aura pas d'explosion économique comme (le ministère des Chemins de fer) Pépin s'y attend. Par contre nous aurons des milliers de chômeurs de plus, à mesure que la base agricole s'affaiblira. La baisse du pouvoir d'achat ne sera pas seulement mauvaise pour l'Ouest, mais pour l'ensemble du Canada.

A mesure que des sommes importantes d'argent seront prélevées des communautés fermières, notre pouvoir d'achat sera tué. Résultat: d'importantes mises à pied dans l'Est du Canada, où se trouve la base manufacturière. Des millions de personnes se trouveront sans emploi. Où est le bénéfice économique d'une modification du Nid-de-Corbeau ? Au nom de l'économie, au nom de Dieu et encore plus au nom de ce pays, ne touchez pas au Nid-de-Corbeau. A cette époque de difficultés économiques, ce sera désastreux de toucher au Corbeau. Les répercussions se feront sentir non seulement pendant des générations dans les petites communautés, elles s'étendront à des centres plus importants comme Dauphin, Brandon, Portage, Neepaw, Winnipeg, Toronto et Montréal.

La déception causée par la direction que le gouvernement fédéral a prise est tellement grande dans le pays, spécialement dans l'Ouest et dans les régions rurales, qu'elle donne des raisons à des gens travailleurs et paisibles de se tourner vers la révolution dans un effort de sauver leur pain quotidien et en même temps de sauver le pays de la ruine sociale et économique.

Au nom des communautés agricoles de ce pays et pour maintenir l'emploi, laissez le Nid-de-Corbeau tranquille.

Albert Strilkiwski

RR #1

Etherbert Manitoba

Canada

ROL OTO

APPENDICE «TRPT-190»

(TEXTE DACTYLOGRAPHIE A PARTIR D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

Le 19 juillet 1983

Je suis moi-même agriculteur, je suis né et j'ai été élevé dans une ferme, j'en exploite une depuis 25 ans et j'ai été témoin de nombreuses conditions et situations diverses. J'ai travaillé avec les chevaux tout comme je le fais maintenant avec de l'équipement moderne.

J'ai vu de nombreux agriculteurs fermer boutique. Je crois que nombre d'entre eux ne seraient pas prêts à endurer les misères économiques que j'ai moi-même endurées pour demeurer en exploitation et je ne le souhaite à personne non plus.

L'objectif du tarif du Nid-de-Corbeau de même que ses avantages économiques sont plus fortement enracinés que la subvention accordée pour le transport des céréales aux producteurs. Le commerce, la distribution, l'équité et de nombreux facteurs font tous partie du tarif du Nid-de-Corbeau. C'est la raison pour laquelle j'estime qu'aucune modification ne devrait être apportée au tarif pour les producteurs. Aucune subvention ne devrait être versée aux sociétés ferroviaires.

Clem Tuiaizynski
C.P. 1353
Prince-Albert
Saskatchewan
S6V 5S9

APPENDICE "TRPT-191"

MEMOIRE AU COMITE PERMANENT DU TRANSPORT

Le changement du Nid-de-Corbeau:
la destruction de la structure rurale des Prairies

Soumis par: Arlene Franko

Mary Lou Deck

La récession et la politique économique actuelle ont donné lieu à des projections de chômage élevé pour le Canada et pour l'ensemble du monde industrialisé. On ne s'attend pas à ce que cette tendance change de façon radicale au cours de la décennie à venir. Si l'on ajoute à ceci l'introduction de la technologie moderne dans un nombre croissant de milieux, on peut s'attendre à des taux de chômage élevés pendant une période considérable.

Nous croyons fermement que les gouvernements doivent prendre des mesures sérieuses pour changer l'attitude de la société envers le chômage. On peut y parvenir en partie en encourageant l'autosuffisance de l'individu, plutôt que la dépendance vis-à-vis du revenu de chacun pour acheter l'essentiel.

Tout acte d'un gouvernement ayant pour effet la destruction de l'emploi et de l'autosuffisance de l'individu est vu par notre groupe comme un problème supplémentaire ajouté à ceux que notre société connaît actuellement.

L'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau et l'augmentation des coûts qui en résultera pour les fermes forceront, sans aucun doute, de nombreux petits cultivateurs à vendre leurs terres à des cultivateurs plus importants qui seront plus aptes à supporter l'augmentation des frais de transport de leur grain. Il en résultera de grandes entreprises agricoles, mais peu de familles pour entretenir une communauté. La conséquence évidente pour les petites communautés sera la perte de services locaux tels que les agents de vente et d'entretien de machines, les quincailleries, les magasins de vêtement, les pharmacies, les magasins d'articles divers et, ce qui est encore plus dramatique, les écoles et les hôpitaux locaux. Ceci laissera sans emploi non seulement les fermiers, mais aussi les médecins, les infirmières, les enseignants, les administrateurs, les mécaniciens, les pharmaciens, les commerçants, les employés, et la liste peut continuer.

Ce que nous aurons vu ici est l'étranglement d'une petite communauté dont les résidents, par leur nature et leur implantation géographique mêmes, sont souvent plus autosuffisants que leurs équivalents urbains. Plutôt que d'encourager l'autosuffisance qui, à notre avis, prendra de plus en plus d'importance à mesure que l'ère technologique avance, nous aurons détruit un environnement qui prospérait depuis les origines de nos provinces. Ces gens qui seront obligés d'abandonner leur communauté seront mal préparés pour un environnement urbain déjà chargé par un taux de chômage élevé, un nombre croissant d'assistés sociaux, une augmentation du nombre des incidents de violence familiale et des ruptures, de l'alcoolisme et de la consommation de drogue, de la délinquance et de tous les problèmes liés à une urbanisation incontrôlée. Nous estimons que l'on n'a pas accordé assez d'importance à l'effet que la perte du tarif du Nid-de-Corbeau aura sur la structure rurale des Prairies. Le coût social et économique d'une augmentation soudaine du tarif de transport du grain et l'abandon de voies ferrées qui en résultera altéreront le tissu même de notre société rurale et tous les avantages que cela comporte. Le tarif du Nid-de-Corbeau est vital pour nos petits cultivateurs et nos petites communautés. Ce n'est qu'en conservant le tarif du Nid-de-Corbeau que nous serons certains de pouvoir préserver l'autosuffisance rurale. La réduction à court terme des dépenses publiques que représenterait le changement du tarif du Nid-de-Corbeau aurait presque certainement pour résultat une augmentation des dépenses publiques nécessaires pour faire face aux problèmes sociaux créés par sa perte.

APPENDICE «TRPT-192»

MÉMOIRE :
LE PROBLÈME DU TRANSPORT DANS LA RÉGION OUEST

A ces Messieurs très concernés du Comité permanent parlementaire du transport dans la région Ouest:

Nous vous présentons ce mémoire par souci humanitaire.

Il faut dire d'emblée dans ce débat nébuleux que le coupable qui se cache dans les coulisses ne connaît aucune entrave (la phrase est incomplète). Cette force déchaînée fait pression dans le cas qui nous occupe comme dans toute autre circonstance nationale, sociale et individuelle dans le monde. L'effort de changer les tarifs de transport par le biais du projet de loi C-155 n'est qu'un exemple infinitésimal de la façon dont ceux qui tiennent les rennes de la finance s'arrangent par l'intermédiaire de notre gouvernement pour soustraire plus de fonds aux ressources de notre mère nature qu'elle ne peut en fournir.

Je m'explique :

Il semble que tous les économistes, y compris M. Gilson, lorsqu'ils envisagent l'application de la science économique, soient tellement obnubilés et s'embarquent sur tant de tangentes qu'ils perdent de vue que les principes fondamentaux sur lesquels repose cette science. Revenons à ces principes.

Il existe un certain nombre de produits naturels de base qui sont indispensables à l'existence de l'homme. On les appelle produits primaires, comme chacun sait. Mais ce que l'on a tendance à oublier, c'est que certains produits primaires sont plus essentiels à notre vie que d'autres. Nous pourrions nous passer du pétrole; nous pourrions nous passer des minerais; nous pourrions nous passer des produits forestiers; nous pourrions nous passer de la force hydraulique et continuer à vivre. Mais, et il faut souligner ce mais, l'eau elle-même, et l'air et la nourriture, en l'occurrence cette dernière surtout, sont indispensables à la vie dans ce monde prédateur. Autrement dit, les produits agricoles comme les céréales, les fruits et les céréales fourragères ainsi que les produits de la pêche, sont les produits primaires les plus nécessaires. Et ceux qui utilisent leurs techniques et leur travail pour aider la nature à assurer le bien-être des hommes sont les producteurs primaires les plus indispensables. Ils détiennent la clef du bien-être économique.

De nos jours, nous ne pouvons pas tous être des producteurs primaires, mais nous sommes tous des consommateurs et ceux qui ne sont pas des producteurs primaires doivent obtenir la nourriture qui leur provient de l'agriculture en s'adressant directement ou indirectement aux producteurs

agricoles. Cela se fait sous forme d'échanges de biens et de services tirés d'autres produits primaires et du travail des hommes, qu'on appelle industrie secondaire. Le fermier lui-même participe à l'industrie secondaire dès qu'il envoie le produit primaire à l'entreposage, au marché, ou lorsqu'il le donne en pâture aux animaux. Dans les pays développés, la plupart des gens établissent leurs liens avec la chaîne alimentaire en se servant les uns les autres en échange des biens et services nécessaires pour accumuler les crédits en vue du produit primaire. De sorte qu'ils perdent de vue la base même de leur existence, à savoir la production agricole et la pêche.

Toutes les nations ne sont pas aussi aveugles que nous à l'égard de cette base économique, nous qui avons un niveau de vie matériel si élevé. Les peuples du tiers monde sont tout à fait conscients de leur base alimentaire, car ils ne peuvent pas attraper suffisamment de poissons pour leurs besoins personnels, ni produire suffisamment de nourriture convenable pour leur propre consommation. Les économies développées de l'Orient, de l'Europe et de l'Asie savent qu'une partie importante de leur base économique se situe dans l'hémisphère occidental et en Australie sous la forme de notre agriculture.

Le système économique canadien prétend qu'il dépend des économies étrangères--qu'il lui faut des milliards de dollars en commerce avec l'Occident ou en échange de marchandises; qu'il veut exporter à peu près dans le monde entier. Autrement dit, il lui faut établir un commerce avec l'Orient, l'Europe, l'Afrique et les Amériques afin de maintenir le niveau de vie auquel nous sommes habitués. Donc, le gouvernement et les responsables du monde de la finance nous poussent à exporter jusqu'à la limite de nos capacités.

Essentiellement, c'est dans ce but que le tarif du Nid-de-Corbeau avait été institué. Et il a rendu grand service à notre pays. Jusqu'aux années récentes, sous sa bannière, les compagnies de chemins de fer ont réalisé de grands profits et de grands progrès. Même aujourd'hui, la société du Canadien Pacifique, qui découle des chemins de fer Canadien Pacifique des bons vieux jours (aujourd'hui la seule division qui fonctionne à perte) réalise des profits extravagants grâce aux accords du Nid-de-Corbeau. Les petites entreprises, le support de toute entreprise au Canada, progressent dans les communautés éloignées grâce au Nid-de-Corbeau. Les fonds en provenance de l'agriculture servent à financer jusqu'aux hôtels, aux compagnies aériennes, aux intérêts miniers, aux entreprises d'engrais du Canadien Pacifique, ainsi que des quantités d'autres compagnies et d'entreprises individuelles qui engagent de la main-d'oeuvre dans toutes les industries de notre pays et à l'étranger.

Mais, ceci dit, voici le spectre ignoble de la haute finance.

Les chemins de fer, parce qu'ils sont en position de pouvoir, font pression pour obtenir une dépréciation de 20 % de leurs installations et des dividendes de 20 à 30 % pour leurs actionnaires d'ici quelques années. Cela,

par l'intermédiaire du gouvernement, serait réglé au détriment des producteurs primaires.

Dans la suite du présent mémoire, nous allons examiner le processus pour voir s'il est vraiment justifié.

Pour commencer, les coûts de chacun, y compris l'intérêt sur chaque opération secondaire, suivent la chaîne financière pour arriver aux producteurs primaires par le biais des dépenses liées à l'acquisition de moyens de production. A cela il faut ajouter l'intérêt du fermier sur ses dettes. Pour cela, les producteurs primaires doivent s'adresser à la nature. Ensuite, phénomène qui ne se retrouve dans aucune autre industrie, c'est eux qui doivent tout payer, y compris une grande partie de ce qui devrait être les coûts aux exportateurs et aux consommateurs! Les coûts post-production! qui, sinon les fermiers, paie les coûts post-production? La seule façon d'augmenter les taxes sur la ferme c'est de permettre à l'efficacité supérieure en matière de finance (mais non pas dans le domaine social) des grandes sociétés financières d'acquiescer les intérêts plus petits. Situation déplorable. Les groupes ainsi créés ne manqueront pas, s'ils ne le font déjà, de se constituer en sociétés. Avec le temps, ces sociétés se grouperont en associations et chercheront à fusionner de la même manière que les industries de la construction, les compagnies électriques, les industries minières et forestières, celles de la pêche, les industries manufacturières ou pétrolières, les industries du transport, les sociétés de placement, bien d'autres... Et elles continueront à dire à notre gouvernement ainsi qu'aux autres gouvernements de la terre «Il nous faut de 20 à 30 % sur nos investissements ou notre rendement en souffrira». Quel prix faudra-t-il payer alors pour se nourrir? Et ces groupes se joindront aux forces financières déjà en place pour inscrire des crédits excessifs vis-à-vis les ressources de la nature dans leurs registres. Le complot n'est-il pas clair?

C'est ce genre de situation qui dans certains pays du vieux monde a amené diverses formes de despotisme économique et politique. C'est pourquoi il ne faut pas faire reposer le fardeau de la hausse des coûts du transport du grain sur ce seul secteur de notre économie, l'agriculture. Il faut que l'économie tout entière (et cela comprend l'agriculture), sous forme d'impôts fédéraux, paie le coût du transport de ces produits au moins ce qui dépasse le tarif du Nid-de-Corbeau sinon tout, pour consolider sa base si essentielle et de plus en plus fragile.

Ce que nous venons de proposer est évidemment une sorte de socialisation, mais voyez toute la réglementation et toute l'aide accordées par la loi aux autres industries, y compris en matière de main-d'oeuvre et de finance, et vous verrez que cette même socialisation est déjà en place. Fascisme? J'espère bien que non.

En conclusion, à écouter cette présentation, certaines personnes pourraient en déduire que les fermiers seraient les seuls bénéficiaires des mesures proposées. Pas du tout. Il est bien certain que les coûts de

transport plus élevés qui seraient réglés de cette manière reviendraient à l'agriculture en fin de compte sous forme des coûts d'acquisition des moyens de production dont j'ai parlé plus haut. Mais, cela permettrait aux gens des petites communautés éloignées, les petites entreprises et les travailleurs et tous ceux qui se trouvent sur l'échelle de la production jusqu'au sommet, de conserver une position décentralisée qui est bien plus souhaitable. Et cela nous donnerait des années de plus, à nous et aux autres populations du monde, pour trouver des moyens de faire disparaître par la législation les profits financiers exagérés.

On peut se demander combien de temps il faudra aux financiers, au rythme où ils vont, pour tuer la poule aux oeufs d'or.

Merci,

Harry T. Washburn
R.R. no 2, Vulcan
Alberta, TOL 2B0

APPENDICE «TRPT-193»

Mémoire à l'appui du tarif du Nid-de-Corbeau

Le retrait du tarif du Nid-de-Corbeau représentera une érosion érosion de la ferme familiale telle que nous la connaissons aujourd'hui.

En 1990, les tarifs de transport seront de 5 à 6 fois ceux du Nid-de-Corbeau. Nous devons, pour notre exploitation, payer un surplus de 20 000 \$ pour amener notre grain aux ports d'exportation.

Le tarif du Nid-de-Corbeau est notre seul coût fixe dans la production du grain.

Pourquoi les compagnies de chemins de fer exigent-elles plus d'argent pour transporter le grain? Cela dépasse mon entendement. Depuis 1970, les deux compagnies ferroviaires ont reçu plus de 1,5 milliards de dollars des deniers publics, plus le fait que le Canadien Pacifique Limitée a reporté 1,6 milliards de dollars qu'elle doit en impôts au gouvernement.

Si on retire le tarif du Nid-de-Corbeau, je n'aurai d'autre choix que de cesser d'exploiter une ferme. Des centaines d'autres fermiers devront quitter la terre.

Est-ce là l'intention de notre gouvernement fédéral?

Wayne S. Jas
Boite 46
Solsquirth (Manitoba)
R0J 2B0

APPENDICE "TRPT-194"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS SUR
LE PROJET DE MODIFICATION DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU

La modification du tarif du Nid-de-Corbeau aura des retombées dévastatrices et de longue portée dans diverses branches importantes de l'économie canadienne et les conséquences pour les habitants et le territoire de l'Ouest canadien seront irrémédiables.

Cette conclusion repose sur les prémisses suivantes:

1. Chaque jour, je m'entretiens avec des cultivateurs qui oscillent entre la faillite et la rentabilité, qui sont tiraillés par le désir de continuer à travailler la terre et par l'impulsion d'abandonner les incertitudes de la vie de cultivateur. La modification du tarif du Nid-de-Corbeau jettera ces cultivateurs dans la faillite et les forcera à abandonner la culture de la terre. Par conséquent, les institutions financières qui détiennent les hypothèques prendront possession de ces fermes, ou ce sera d'autres cultivateurs qui ont déjà payé leur ferme et leur matériel et qui ont les moyens d'autofinancer l'agrandissement de leur exploitation. Ce mouvement contraint aux grandes fermes exploitées par des sociétés et par un nombre plus restreint de cultivateurs entraîne deux résultats dévastateurs:

- (i) Il est la source de grandes tensions sociales, physiques et mentales dans la vie des personnes, des couples et des familles. En ma qualité de membre du clergé, je constate que l'intensité de ces tensions est directement reliée à l'incertitude dans l'économie rurale. Ce bouleversement de la vie familiale et de la vie personnelle se répercute sur la vie de la collectivité - un élément précieux de notre appartenance à ce pays.
- (ii) La terre devient une marchandise à exploiter tout comme un gisement de minerai est abattu, commercialisé puis abandonné. Il faut regarder plus loin que la valeur monétaire des produits de la terre; il faut considérer la terre comme un patrimoine que nous administrons pour les

génération à venir. La terre n'est pas un outil qui doit être asservi aux profits des chemins de fer ni à l'opportunisme politique. Le projet de modification du tarif du Nid-de-Corbeau ne tient pas compte des liens entre la société canadienne et la terre.

2. Les cultivateurs composent 4 pour cent des électeurs, mais l'agriculture touche directement plus de 25 pour cent de l'économie canadienne et indirectement un autre 40 pour cent. Ces 4 pour cent de l'électorat sont aussi les gardiens de 25 pour cent du territoire terrestre du Canada, dont une grande partie est fertile et productive. Il est essentiel que la terre et l'économie soient représentées équitablement par plus de 4 pour cent des décideurs politiques. L'argument des "bourgs pourris" des Britanniques qui est utilisé pour justifier le principe "à chaque personne, une voix" n'est plus tout à fait valable dans ce siècle ni dans ce pays. Au plan politique, les cultivateurs sont impuissants à défendre leurs familles, leurs communautés ainsi que la terre et l'économie du Canada.

3. Les subventions nécessaires au transport du grain ont déjà été versées aux chemins de fer sous la forme de concessions foncières et minières, d'argent et d'allégements fiscaux. Si le tarif du transport est sujet à négociation, ces indemnités doivent être prises en compte. Au base-ball, les deux équipes ont chacune leur tour au bâton.

En conclusion, j'incite votre comité à examiner sérieusement les paramètres étroits, myopes et partiels dans lesquels le projet de modification du tarif du Nid-de-Corbeau s'inscrit. Des considérations fondamentales et de longue portée touchant des êtres humains, la terre et l'unité ne sont pas prises en compte. Je propose que les pourparlers sur le

tarif du Nid-de-Corbeau soient interrompus immédiatement et qu'un groupe représentatif et non politique soit créé et chargé d'étudier l'exploitation des terres agricoles du Canada.

Murray Wenstob
(ecclésiastique de Swan River
au Manitoba)

APPENDICE «TRPT-195»

(lettre manuscrite)

Le 8 août 1983

Comité du transport
de la Chambre des communes

Mémoire personnel: Art Wright
Rockhaven, Sask.
SOM 2R0

Ferme mixte: bétail et grain

Messieurs les membres du Comité du transport,

Canadiens,

Mesdames et messieurs,

Je demande que le Parlement rejette les propositions dont il est saisi en vue de modifier la Loi sur le transport national. Je demande que soit formulée une politique nationale des transports qui reposera sur les ressources en terres et en capital directement ou indirectement fournies par le peuple canadien, afin d'offrir à ce dernier les services de passagers, le transport du fret, des denrées en vrac, du bétail et du courrier, ainsi que les communications dont il a besoin. Je demande que le tarif historique du Nid-de-Corbeau soit enchâssé dans cette politique afin que l'Agriculture reste forte pour le bénéfice de tous les Canadiens.

La raison de cette requête est que les changements proposés (le projet de loi C-155) ne reconnaissent pas l'égalité de tous les citoyens canadiens et n'accordent pas une juste part à l'Agriculture, qui est pourtant le pilier du Canada et en fait du monde entier.

Le processus de changement s'écroule. La bureaucratie a dressé les uns contre les autres l'Est du Canada, le Centre, les Prairies et la Côte ouest; elle a divisé les cultivateurs les travailleurs et l'industrie. Des blessures encore vives entretiennent la méfiance entre ces groupes--et même à l'intérieur de ces groupes, entre familles. L'opposition est partout. Le processus s'écroule. Le pays tout entier, y compris l'Agriculture, se méfie maintenant du gouvernement fédéral--surtout des bureaucrates fédéraux de Transport Canada. Il y a eu trop de fiascos du genre Bonaventure au Canada.

Le gouvernement fédéral n'est pas honnête avec la population. Il y a trop de favoritisme.

En réalité, le gouvernement actuel se trouve dans une situation de «conflit d'intérêts». Ils ont oublié leur rôle d'arbitres indépendants chargés de régler les conflits entre le peuple et les intérêts privés, ou

entre ces intérêts privés eux-mêmes. Le gouvernement fédéral penche en faveur des intérêts privés eux-mêmes. Le gouvernement fédéral penche en faveur des intérêts privés dans ce conflit du Nid-de-Corbeau. On en voit partout la preuve: dans les campagnes publicitaires; dans le rejet du rapport de la Commission Hall; dans le fait qu'on ait accepté sans hésitation la mauvaise procédure de comptabilité du rapport Snavelly; dans les règles établies avant les négociations dans les études Gilson qui protégeaient les vœux des membres de la bureaucratie fédérale. Gilson est l'un des auteurs du Groupe de Travail sur l'Agriculture qui a recommandé que les 2/3 des cultivateurs soient remplacés par des cultivateurs de type commercial, formés à l'université. Donc que se passe-t-il? «Le renard est mis à la tête du poulailler» pour forcer les 2/3 des cultivateurs à s'en aller. Peut-on imaginer une telle mentalité, alors qu'il y a tant de chômage au Canada? A une époque où l'agriculture est l'industrie la meilleure, la plus efficace du pays--sans mentionner le fait que la population souhaite maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau à raison de 600 contre un. Le plus important de tout, c'est que tous les Canadiens (contribuables, travailleurs et cultivateurs) comprennent cette escroquerie, cet appétit du gain, incarnés dans le projet de loi C-155. La compagnie CPR se sera débarrassée de tout son passif, pour garder intact tout son actif.

Que le peuple canadien se souvienne que notre gouvernement fait fi de la «démocratie» lorsqu'il essaie de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau sans écouter la voix des résidents des provinces qui seront le plus touchées par ce changement contradictoire. Il va à l'encontre du respect des intérêts régionaux au Canada et se moque de la loi démocratique.

Maintenant, je vous dirai quelques mots sur ma propre ferme familiale. Mon fils et moi exploitons onze quartiers--1 400 acres cultivés et le reste pour le bétail. Nous avons en moyenne de 50 à 70 vaches, de sorte que pendant les périodes de pointe nous avons 170 têtes de bétail. Tout ce bétail est gardé sur les onze quartiers, à l'exception d'un peu de terre en friche et du site d'un ancien bâtiment. Nous nourrissons et nous finissons tous les veaux. Tout le fourrage, le foin et la pâture, se trouvent sur nos onze quartiers. Toute la main-d'oeuvre se trouve dans la famille. Nous avons encore des dettes sur un prêt de la Farm Credit Corporation et sur un prêt Farmstart (nous n'avons jamais eu d'arriérés).

Le projet de loi C-155, qui modifiera le Nid-de-Corbeau vient tout changer:

1. Coûts de transport plus élevés (5 fois le tarif du Nid-de-Corbeau d'ici 1990)
2. Tarifs variables
3. Entraves à la Commission canadienne du blé qui ne pourra plus contrôler le transport.

Voici comment chacun de ces facteurs affectera ma ferme:

- 1) Coûts de transport plus élevés: je devrai les payer avec mon revenu net, qui sera ainsi ramené à zéro.
- 2) Tarifs variables: porteront mes frais à 12 000 \$ pour un déplacement de 35 milles--ceci aussi ramènera mon revenu à zéro (sans compter les taxes municipales supplémentaires qu'il faudra payer pour financer l'entretien et la construction des routes).
- 3) La Commission canadienne du blé: c'est un peu plus difficile à quantifier, mais facile à expliquer. Je pense que tous les cultivateurs apprécient la valeur des services rendus. Si la Commission canadienne du blé se voit retirer ses pouvoirs, les fermiers en souffriront plus que des tarifs variables ou de l'augmentation des tarifs de transport. Ils mourront d'une mort lente et douloureuse, et avec eux la ferme familiale.

Ces trois facteurs--les tarifs de transport plus élevés, les tarifs variables et le déclin de la Commission canadienne du blé--tueraient à coup sûr les fermes qui ne sont pas solvables et qui n'ont pas de réserves en capital. Donc, ce serait un retour au système de tenure féodale--le droit divin de gouverner--sauf que ce ne serait plus le droit divin mais le droit capitaliste de gouverner, et il n'y aurait plus de place pour la démocratie.

Il y a quelques autres groupes qui ont joué un rôle important dans ce mouvement pour le changement. Ils devraient être dénoncés pour leur rôle dans cette tentative de mainmise sur le pays de la part des sociétés privées. Ce sont par exemple: le Winnipeg Grain Exchange, Pioneer Grain, Cargill Grain--les entreprises de charbon des contre-forts et des montagnes de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. On en trouverait d'autres, j'en suis sûr, si l'on avait le temps d'étudier la question plus à fond. Je crois que les plus coupables sont ceux de notre propre société de la Couronne--DNR. Ces gens font un mal immense au peuple canadien en minant nos espoirs de voir s'exercer un certain contrôle sur le secteur des grandes entreprises afin que nous puissions façonner notre propre destinée dans un contexte démocratique.

Donc, je réitère ce que j'ai dit dans mon premier paragraphe, et j'insiste sur la nécessité d'un dialogue démocratique. Je demande que les propositions actuelles en vue d'une révision de la Loi sur le transport national soient rejetées par le Parlement. Je demande que soit formulée une politique nationale des transports qui servira les intérêts du peuple canadien (en faisant appel aux ressources, terres et capital fournis par le peuple lui-même) pour le transport des passagers, du fret, des denrées en vrac, du courrier et des communications. Je demande que le tarif historique du Nid-de-Corbeau soit enchâssé dans cette politique afin que l'agriculture reste forte pour le plus grand bénéfice de tous les Canadiens.

Merci

Art Wright

APPENDICE «TRPT-196»

Luseland, Saskatchewan

Le 13 juillet 1983

Monsieur Maurice Dionne, député
Président du Comité des transports
Pièce 261, Édifice de l'Ouest
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Député,

J'adresse par la présente un mémoire au Comité des transports

- 1) Je possède une ferme de 800 acres où je cultive principalement du blé. En 1982, mon revenu net a été de 14 895 \$. Pour le transport de ma récolte de grain de 1982, s'élevant à 218 tonnes, mes frais à partir de Salvador, Saskatchewan, se sont élevés à 1 111,80 \$ soit 5,06 \$ la tonne. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est multiplié par 5,1 comme on l'envisage dans un proche avenir, ces frais seront portés à 5 594 \$.

La rentabilité de mon exploitation s'en trouverait gravement compromise, d'autant plus que si les taux variables entraient en vigueur, une forte majoration serait causée par les frais de camionnage sur de longues distances pour atteindre les terminus. Je serais également obligé de payer des impôts supplémentaires pour l'entretien des chemins et des routes par suite des dégâts causés par un trafic trop intense.

- 2) La plupart des transports publics du Canada sont subventionnés par le gouvernement fédéral. Il ne faut pas laisser ce dernier annuler l'accord qu'il a signé à perpétuité sur le tarif du Nid-de-Corbeau.
- 3) Je ne peux accepter aucune proposition de modification du tarif du Nid-de-Corbeau, à moins qu'on en me garantisse, à titre d'agriculteur, 20% sur mon investissement, ce qui correspond au pourcentage demandé par les compagnies de chemin de fer sur le leur.
- 4) Dans l'intérêt de l'unité nationale, je suis convaincu qu'il est indispensable de maintenir le statu quo en ce qui concerne le tarif du Nid-de-Corbeau.

Respectueusement soumis par

Casper Zunti Jr.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 145

Thursday, November 3, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 145

Le jeudi 3 novembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

STANDING COMMITTEE ON

Transport

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

DOCUMENTS RECEIVED FROM PROVINCIAL
GOVERNMENTS AND ORGANIZATIONS IN
CONNECTION WITH THIS LEGISLATION

DOCUMENTS RECUS DU GOUVERNEMENT
PROVINCIAL ET D'ORGANISATIONS
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 145

Thursday, November 3, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 145

Le jeudi 3 novembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

STANDING COMMITTEE ON

Transport

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

DOCUMENTS RECEIVED FROM PROVINCIAL
GOVERNMENTS AND ORGANIZATIONS IN
CONNECTION WITH THIS LEGISLATION

DOCUMENTS RECUS DU GOUVERNEMENT
PROVINCIAL ET D'ORGANISATIONS
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

IN ACCORDANCE WITH A MOTION, ADOPTED BY THE COMMITTEE, ON WEDNESDAY, SEPTEMBER 21, 1983, THE FOLLOWING DOCUMENTS ARE BEING PRINTED IN THIS ISSUE.

CONFORMÉMENT À LA MOTION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ, LE MERCREDI 21 SEPTEMBRE 1983, LES DOCUMENTS SUIVANTS PARAISSENT DANS LE PRÉSENT FASCICULE.

Brief submitted by the ALBERTA FOREST PRODUCTS ASSOCIATION, Edmonton, Alberta.
(See Appendix "TRPT-197")

p. 145A:1

Mémoire présenté par l'ALBERTA FOREST PRODUCTS ASSOCIATION, Edmonton (Alberta).
(Voir annexe «TRPT-197»)

p. 145A:180

Brief submitted by the ATLANTIC SUGAR LIMITED, St. John, New Brunswick.
(See Appendix "TRPT-198")

p. 145A:3

Mémoire présenté par la société ATLANTIC SUGAR LIMITED, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).
(Voir annexe «TRPT-198»)

p. 145A:183

Brief submitted by the BROAD VALLEY AND FISHER BRANCH POOL LOCALS, Broad Valley, Manitoba.
(See Appendix "TRPT-199")

p. 145A:39

Mémoire présenté par la BROAD VALLEY AND FISHER BRANCH POOL, Broad Valley, (Manitoba).
(Voir annexe «TRPT-199»)

p. 145A:220

Brief submitted by the CANADIAN CONFERENCE OF TEAMSTERS, Ottawa, Ontario.
(See Appendix "TRPT-200")

p. 145A:40

Mémoire présenté par la CANADIAN CONFERENCE OF TEAMSTERS, Ottawa (Ontario).
(Voir annexe «TRPT-200»)

p. 145A:222

Letter submitted by the CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION, Ottawa, Ontario.
(See Appendix "TRPT-201")

p. 145A:44

Lettre soumise par la CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION, Ottawa (Ontario).
(Voir annexe «TRPT-201»)

p. 145A:228

Brief submitted by the CENTENNIAL PACKERS OF CANADA LIMITED, Calgary, Alberta.
(See Appendix "TRPT-202")

p. 145A:46

Mémoire présenté par la société CENTENNIAL PACKERS OF CANADA LIMITED, Calgary (Alberta).
(Voir annexe «TRPT-202»)

p. 145A:230

Letter submitted by the CHAMBER OF COMMERCE, PROVINCE OF QUEBEC, Quebec City, P.Q.
(See Appendix "TRPT-203")

p. 145A:50

Lettre soumise par la CHAMBRE DE COMMERCE, Québec (Québec).
(Voir annexe «TRPT-203»)

p. 145A:236

Letter submitted by the CLAYDON FARMING COMMUNITY, Claydon, Saskatchewan.
(See Appendix "TRPT-204")

p. 145A:53

Lettre soumise par la CLAYDON FARMING COMMUNITY, Claydon (Saskatchewan).
(Voir annexe «TRPT-204»)

p. 145A:239

Brief submitted by the COMMUNIST PARTY OF CANADA (ALBERTA COMMITTEE), Edmonton, Alberta.
(See Appendix "TRPT-205")

p. 145A:54

Mémoire présenté par le PARTI COMMUNISTE DU CANADA (ALBERTA COMMITTEE), Edmonton (Alberta).
(Voir annexe «TRPT-205»)

p. 145A:241

Letter submitted by the CONSOLIDATED-BATHURST INCORPORATED, Montreal, P.Q.
(See Appendix "TRPT-206")

p. 145A:58

Lettre soumise par la société CONSOLIDATED-BATHURST INCORPORÉ, Montréal (Québec).
(Voir annexe «TRPT-206»)

p. 145A:248

Letter submitted by the ECONOMY CARRIERS LIMITED, Calgary, Alberta. (See Appendix "TRPT-207")	p. 145A:59	Lettre soumise par la société ECONOMY CARRIERS LIMITED, Calgary (Alberta). (Voir annexe «TRPT-207»)	p. 145A:250
Letter submitted by the EXPORT TRADE DEVELOPMENT BOARD, Ottawa, Ontario. (See Appendix "TRPT-208")	p. 145A:63	Lettre soumise par le EXPORT TRADE DEVELOPMENT BOARD, Ottawa (Ontario). (Voir annexe «TRPT-208»)	p. 145A:253
Brief submitted by the: ... PRICEVILLE WHEAT POOL COMMITTEE, Priceville, Saskatchewan. STURGIS WHEAT POOL COMMITTEE, Sturgis, Saskatchewan. HINCHLIFFE WHEAT POOL COMMITTEE, Hinchliffe, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-209")	p. 145A:64	Mémoire présenté par: ... Le PRICEVILLE WHEAT POOL COMMITTEE, Priceville (Saskatchewan). Le STURGIS WHEAT POOL COMMITTEE, Sturgis (Saskatchewan). Le HINCHLIFFE WHEAT POOL COMMITTEE, Hinchliffe (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-209»)	p. 145A:254
Brief submitted by the INTERNATIONAL WOODWORKERS OF AMERICA, Prince Albert, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-210")	p. 145A:67	Mémoire présenté par les INTERNATIONAL WOODWORKERS OF AMERICA, Prince Albert (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-210»)	p. 145A:257
Letter submitted by the LAKESIDE FARM INDUSTRIES LIMITED, Brooks, Alberta. (See Appendix "TRPT-211")	p. 145A:70	Lettre soumise par la société LAKESIDE FARM INDUSTRIES LIMITED, Brooks (Alberta). (Voir annexe «TRPT-211»)	p. 145A:260
Brief submitted by SASKATCHEWAN WHEAT POOL, LOREBURN 17, Regina, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-212")	p. 145A:72	Mémoire présenté par la SASKATCHEWAN WHEAT POOL, LOREBURN 17, Regina (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-212»)	p. 145A:262
Brief submitted by the MANITOBA PARKLAND ADVISORY COMMITTEE, Dauphin, Manitoba. (See Appendix "TRPT-213")	p. 145A:74	Mémoire présenté par le MANITOBA PARKLAND ADVISORY COMMITTEE, Dauphin (Manitoba). (Voir annexe «TRPT-213»)	p. 145A:264
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 505, DISTRICT 6, Birtle, Manitoba. (See Appendix "TRPT-214")	p. 145A:77	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 505, DISTRICT 6, Birtle (Manitoba). (Voir annexe «TRPT-214»)	p. 145A:270
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 516, Basswood, Manitoba. (See Appendix "TRPT-215")	p. 145A:78	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 516, Basswood (Manitoba). (Voir annexe «TRPT-215»)	p. 145A:272
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 616, Birch Hills, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-216")	p. 145A:80	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 616, Birch Hills (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-216»)	p. 145A:274
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 620, REGION 6, Gravelbourg, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-217")	p. 145A:82	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 620, REGION 6, Gravelbourg (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-217»)	p. 145A:276

Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 636, REGION 6, Abbey, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-218")	p. 145A:86	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 636, REGION 6, Abbey (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-218»)	p. 145A:280
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 650, Prince Albert, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-219")	p. 145A:88	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, LOCAL 650, Prince Albert (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-219»)	p. 145A:282
Brief submitted by the NATIONAL FARMERS UNION, DISTRICT 6, REGION 6, Gallivan, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-220")	p. 145A:89	Mémoire présenté par la NATIONAL FARMERS UNION, DISTRICT 6, REGION 6, Gallivan (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-220»)	p. 145A:283
Brief submitted by the ONTARIO FEDERATION OF AGRICULTURE, Toronto, Ontario. (See Appendix "TRPT-221")	p. 145A:94	Mémoire présenté par la ONTARIO FEDERATION OF AGRICULTURE, Toronto (Ontario). (Voir annexe «TRPT-221»)	p. 145A:289
Letters submitted by PAUL'S HAULING LIMITED, Brandon, Manitoba. (See Appendix "TRPT-222")	p. 145A:103	Lettres soumises par la société PAUL'S HAULING LIMITED, Brandon (Manitoba). (Voir annexe «TRPT-222»)	p. 145A:299
Brief submitted by PEDERSEN BROTHERS, Baldwinton, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-223")	p. 145A:107	Mémoire présenté par la société PEDERSEN BROTHERS, Baldwinton (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-223»)	p. 145A:302
Brief submitted by the PRINCE ALBERT AND DISTRICT LABOUR COUNCIL, Prince Albert, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-224")	p. 145A:111	Mémoire présenté par le PRINCE ALBERT AND DISTRICT LABOUR COUNCIL, Prince Albert (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-224»)	p. 145A:306
Brief submitted by the NOVA SCOTIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Halifax, Nova Scotia. (See Appendix "TRPT-225")	p. 145A:116	Mémoire présenté par le NOVA SCOTIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Halifax (Nouvelle-Écosse). (Voir annexe «TRPT-225»)	p. 145A:310
Brief submitted by the RURAL MUNICIPALITY OF WOODLANDS, Woodlands, Manitoba. (See Appendix "TRPT-226")	p. 145A:120	Mémoire présenté par la RURAL MUNICIPALITY OF WOODLANDS, Woodlands (Manitoba). (Voir annexe «TRPT-226»)	p. 145A:316
Brief submitted by the SASKATCHEWAN WHEAT POOL TALMAGE COMMITTEE, Weyburn, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-227")	p. 145A:122	Mémoire présenté par le SASKATCHEWAN WHEAT POOL TALMAGE COMMITTEE, Weyburn (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-227»)	p. 145A:318
Brief submitted by the SASKATCHEWAN WOMEN'S INSTITUTES, Swift Current, Saskatchewan. (See Appendix "TRPT-228")	p. 145A:125	Mémoire présenté par les SASKATCHEWAN WOMEN'S INSTITUTES, Swift Current (Saskatchewan). (Voir annexe «TRPT-228»)	p. 145A:320

Brief submitted by MYLES RADCHENKO, President, Swift Current-Maple Creek N.D.P., Saskatchewan.
(See Appendix "TRPT-229")

p. 145A:127

Mémoire présenté par M. MYLES RADCHENKO, Président, député NDP de Swift Current-Maple Creek (Saskatchewan).

(Voir annexe «TRPT-229»)

p. 145A:323

Brief submitted by the TOWN OF WATROUS, Watrous, Saskatchewan.

(See Appendix "TRPT-230")

p. 145A:130

Mémoire présenté par la MUNICIPALITÉ DE WATROUS, Watrous (Saskatchewan).

(Voir annexe «TRPT-230»)

p. 145A:327

Brief submitted by the DEPARTMENT OF TRANSPORT, GOVERNMENT OF QUEBEC, Quebec City, P.Q.

(See Appendix "TRPT-231")

p. 145A:131

Mémoire présenté par le MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Québec (Québec).

(Voir annexe «TRPT-231»)

p. 145A:328

APPENDIX 'TRPT-197'

A F P A

s p r u c e

ALBERTA FOREST PRODUCTS ASSOCIATION

p i n e

204 - 11710 kingsway avenue, edmonton, alberta T5G 0X5

f i r

telephone (403) -- 452-2841

The Alberta Forest Products Association shares a common viewpoint and along with The Council of Forest Industries of British Columbia has a growing concern that the controversy and opposition surrounding proposed changes to the 'Crow Rate' will delay, or worse, prevent much needed attention to this matter.

As you are aware, problems related to rail capacity in Western Canada have been building for the past decade. Massive shortfalls in railway revenue, closely associated with the 75-80 per cent discrepancy between the cost of moving grain under statutory rates and the revenue realized in that activity, do not permit railways to make necessary investments in plant and capacities.

If this problem is not resolved, projected increases in volumes of all commodity shipments including grain lead inevitably to the prospect of railway capacity rationing and resultant catastrophic disruptions in serving essential market areas for the products of our industry and others.

Recognizing the vital necessity of dealing with this matter before it reached the critical stage mentioned above, the Alberta Forest Products Association represented by COFI became an integral part of 'The Task Force on Canada's Crisis in Western Rail Transportation' a group formed in August 1981, of representatives of major commodity shippers. Its main objective was to encourage the federal government to address the rail capacity problem in a comprehensive way.

It is the opinion of AFPA that the initiative introduced by the Minister of Transport would, at least, offer the beginning of a fair and workable solution to this problem.

The Alberta Forest Products Industry accounts for up to 7000 direct jobs with a multiplier effect particularly but no limited to those rural communities around which its production facilities are centred. Sales in 1982, despite the full recession effect on forest products, were over the 0.5 billion dollar mark in the North American market.

The impact of an effective rail transportation system on the Alberta industry is not essentially different than it is on the larger B. C. industry. One additional area of concern to the Alberta industry is the provision of a competitive effective rail transport mode to the west coast ports so that our sphere for export trade from this land locked province can be expanded from traditional US rail market shipment to offshore trading areas as well.

We, in this industry in Alberta believe in a fair user pay policy whereby we can ship our commodity products at a fair price on a domestic rail system that will provide access to the domestic market areas in Canada; on through rates from the producing points to the US market place; and the opportunity to establish realistic shipment facilities from provincial producing points to the west coast ports to enable development of an offshore market potential for Alberta producers.

We urge you to support the proposed changes to the 'Crow' in order that the job of improving the system of carrying our goods to our customers can be adequately addressed.

Edmonton, July 20, 1983

APPENDIX "TRPT-198"

**Atlantic Sugar Limited**

July 22nd, 1983

Maurice Dionne
Chairman
Transportation Committee
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Sir:

As you may be aware, Transport Canada has undertaken a complete review of the crucial transportation subsidy programs available to Atlantic Canada Manufacturers and Processors.

Specifically these programs are the Maritime Freight Rates Act (M.F.R.A.) and the Atlantic Region Freight Assistance Act (A.R.F.A.A.) which together provide for up to 50% rate reductions on westbound shipments out of the region and a 10% rate reduction on intra-region shipments.

The purpose of these programs is to provide some assistance to Atlantic Canada companies in competing in the large markets of Ontario and Quebec, with companies located in these markets.

The "raison d'être" of these programs is rooted in the Terms of Confederation itself as clearly stated in the original M.F.R.A. passed in 1927.

The stated purpose of this review is to "determine who, if anyone, will suffer from removal or partial removal of the subsidy programs".

The opinion of large to small Atlantic Canada based manufacturers stated publicly, both independently and collectively through the C.M.A., is that these programs would have a potentially devastating effect upon the economy of the entire Atlantic Canada region.

Atlantic Sugar Limited, like many other companies, has prepared a detailed submission to Transport Canada, showing clearly the potential dire effects subsidy reduction or removal would have.

Due to the paramount importance of this issue to Atlantic Sugar limited specifically, and to most other manufacturers in the region, we have taken the liberty of sending you our submission.

In the final analysis it will be Federal and Atlantic region Provincial Governments that will decide on the future of these programs. It is for this reason, that we trust your reading of the submission will be of assistance to you in understanding the fundamental issues involved and why your support in retaining the Status Quo on these subsidies is so vital to the economic well-being of the entire Atlantic region.

Respectfully yours,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Leo Labrosse".

LEO E. LABROSSE,
President



Atlantic Sugar Limited

**Submission
on
Maritime Freight Rates Act
Atlantic Region Freight Assistance Act**

June 1983

TABLE OF CONTENTS

	PAGE
INTRODUCTION	
A. ATLANTIC SUGAR LIMITED	
1. The Company	
2. Economic Impact	
3. Sales Volume	
B. STUDY'S TERMS OF REFERENCE	
C. IMPORTANCE OF SUBSIDIES	
1. M.F.R.A.	
a. Atlantic Sugar	
b. Atlantic Region Manufacturers	
c. Increased M.F.R.A.	
2. Competitors' Position	
3. A.R.F.A.A.	
a. Predatory Pricing	
b. Market Protection	
c. A.R.F.A.A. Elimination	
d. Production Materials	
4. M.F.R.A./A.R.F.A.A. Elimination Summary	
D. SUGAR INDUSTRY IN CANADA	
1. Capacity Utilization	
2. Refined Sugar Pricing	
E. TRANSPORTATION COSTS TO SELLING PRICE	
F. CONFLICTING FEDERAL PROGRAMS	
G. PAST A.R.F.A.A. SUBSIDY REDUCTIONS	
H. LEGAL CONSIDERATIONS	

**ATLANTIC SUGAR LIMITED
SUBMISSION RE:
MFRA/ARFAA SUBSIDY PROGRAMS**

The Federal Government, under the direction of Transport Canada, is conducting a major review of the transportation assistance programs for the movement of goods both within the Atlantic Region (Atlantic Region Freight Assistance Act) and westbound from the Atlantic Region to other points in Canada (Maritime Freight Rates Act).

The purpose of this submission is to leave no doubt in the minds of both Federal and Provincial officials of the possible dire consequences to Atlantic Sugar Limited of any partial or complete removal of these subsidy programs, especially the M.F.R.A..

As is substantiated in the text of this brief, the nature of sugar pricing in Canada coupled with the instability of the industry itself combined to produce a situation that will jeopardize Atlantic Sugar's existence, for the added freight absorption cost of subsidy removal of \$1.7 million is a cost other refiners in Ontario and Quebec would not have to absorb.

The raison d'être of the M.F.R.A. (1927) as described in the preamble of the original Act was rooted in the terms of Confederation itself.

In agreeing to Confederation and with the introduction of tariffs, the historical geographically natural movements of Maritime produced goods south to the large north east U.S. markets ended. In compensating for this, the M.F.R.A. was introduced to assist Maritime manufacturers to move their goods west to the large Quebec/Ontario markets thereby ensuring a continuing sound industrial base in the Maritimes.

Elimination or even reduction of subsidies provided for in both programs on west-bound traffic in addition to jeopardizing the manufacturing base in the Maritimes, would be a transgression of the very terms and spirit that led to Confederation.

A. ATLANTIC SUGAR LIMITED

1. The Company:

Atlantic is the largest sugar refiner in Canada both in terms of sales and plant capacity. Head Office is located in Montreal Quebec with our plant located in Saint John New Brunswick. This plant has been in continuous production since opening in 1915.

Our markets range from Newfoundland through to Thunder Bay. Although some Atlantic Sugar is sold west of the Lakehead, volumes are low due to prohibitive freight costs.

Besides the Saint John refinery and Distribution Centre employing some 380, Atlantic owns and operates two large Distribution Centres in Montreal (90 employees) and Toronto (28 employees) for a total employment of 498.

Some 10% of our sales volume is moved through Public warehouses.

2. Economic Impact:

The significant economic impact that Atlantic Sugar has upon the Saint John and New Brunswick economies is given by the following 1982 data;

- Number employed	380
- Wages and Salaries Paid	\$9.2 million
- Taxes Paid (Municipal & Provincial)	\$531,000.00
- Value Added	\$23.8 million
- Value of Goods purchased in New Brunswick	\$11.0 million

Atlantic Sugar's Five Year Plan calls for the following capital expenditures;

TABLE I

	Million \$
1983	4.7
1984	5.9
1985	2.6
1986	5.3
1987	4.2

Except for those currently underway, no new expenditures will be authorized pending outcome of Transport Canada's subsidy program review.

3 . Volume:

In 1982 Atlantic Sugar sales were some (confidential data) Metric Tons of which 20,000 Metric Tons were exported (14,000 M.T. out of the Saint John Port); the remaining (confidential data) Metric Tons being domestic sales.

Of the latter amount (confidential data) Metric Tons or 19.2% were sold in the Atlantic Region while 80.8% or (confidential data) Metric Tons were shipped and sold in the Quebec and Ontario markets.

Clearly therefore, Atlantic's existence is based primarily on the fact that some 81% of its Saint John domestic production is sold in the large Quebec and Ontario markets. It is the very existence of the M.F.R.A. subsidy program which assists us in competing in these markets. Corollary to this is any partial or complete subsidy removal would very possibly make these markets unavailable to Atlantic Sugar.

B. TERM OF REFERENCE

In the terms of Reference of the Industry Impact Analysis given to HICKLING PARTNERS INC., a threefold objective is stated (see appendix I).

One is to study the effect on the transportation industry of subsidy removal, partial or complete. The second is the effect on industries and the third is effects on third parties (consumers, labour etc.).

The sole purpose, objective, raison d'être of the M.F.R.A. and A.R.F.A.A. programs is to promote industry in the Atlantic Region. Specifically the M.F.R.A. was legislated to promote establishment of industry in the Maritimes by providing freight subsidies on shipments to the large markets of Quebec and Ontario.

These programs were not intended to promote or assist the transportation industry neither were they intended to be of any de facto benefit to third parties.

The terms of Reference of the review should be singular in its objective; the effect on manufacturing and processing industries in the Atlantic Region.

This is not to demean the effect subsidy removal would have on the transportation industry or third parties, which incidentally we feel could be severe.

Our concern is that the inclusion of these two other objectives could confuse the real issue and the analysis, leading potentially to invalid conclusions and recommendations.

This review is widely held by Atlantic Region manufacturers as evident by the following public comments by Mr. J. Kenneth Langdon, President Atlantic Provinces Chamber of Commerce;

"We are very concerned about the terms of reference of the Federal study. It (the subsidy) was not to assist the consumer or the transportation industry or the labour groups in the Atlantic Region, it was specially brought in to try and equalize the disadvantage manufacturers and producers in the Atlantic Region have by not having adjacent markets for their goods".

C. IMPORTANCE OF M.F.R.A. AND A.R.F.A.A.

1. M.F.R.A.

Of the total subsidies provided on Atlantic's traffic, the westbound subsidies are of paramount importance. These include the 30% basic paid under the M.F.R.A. and 20% selective paid under A.R.F.A.A.. For clarity of presentation this section will deal with westbound movements defined as M.F.R.A. but including 20% A.R.F.A.A. selective subsidy.

a. Atlantic Sugar

Atlantic benefits both from the basic 30% subsidy and the 20% selective westbound subsidy.

Based upon the analysis found in appendix II, Atlantic's total 1982 freight paid westbound out of the Atlantic Region was \$4.2 million.

Of this amount and because of competition (see section D), we were only able to recover \$332,400.00 leaving some \$3.9 million which Atlantic had to absorb. Given complete M.F.R.A. subsidy removal on current rates, Atlantic's freight paid would be \$5.9 million, freight recovered \$353,000 leaving a freight cost absorption of some \$5.5 million; an increase in our costs of some \$1.7 million.

TABLE II

TRANSPORTATION COST \$'000

Recap:	Current Subsidized	Unsubsidized	Difference
Freight Paid	\$ 4,195	\$5,864	\$1,669
Freight Recovered	<u>332</u>	<u>352</u>	<u>20</u>
Freight Absorption	<u>\$ 3,863</u>	<u>\$5,512</u>	<u>\$1,649</u>

Because of reasons found in Section D, Atlantic Sugar could in **no way** pass on any of this increased freight absorption cost of \$1.7 million to our customers.

Furthermore and based upon long experience with the railways and truckers, it is highly unlikely they would absorb any of Atlantic's increase in freight absorption via reduced rates.

Hence Atlantic would be forced with having to try and absorb this additional \$1.7 million cost, an added operating cost none of our Quebec and Ontario competitors' would have to face.

Unmelodramatically it is highly questionable whether or not Atlantic could absorb this extra cost while remaining a viable operation giving a return on investment acceptable to our shareholders.

Atlantic has not as yet analysed the options, if any, it would have if faced with such large inequitable cost increases.

Suffice to say any attempt to reduce this extra freight absorption by limiting the markets we serve would merely result in an equally perilous situation of ever decreasing capacity utilization.

A superficial analysis was made on cost savings accrued if Atlantic moved its plant from Saint John to Montreal (assuming loss of subsidy). The following freight absorption savings would be realized.

Freight Absorption \$'000

Plant located in Saint John	\$ 5,512
Plant located in Montreal	<u>\$ 2,221</u>
Savings	\$ 3,291

This amount is judged insufficient, at present, to justify a new refinery built in Montreal.

b. Atlantic Region Manufacturers:

As explained in section D-2, the price of sugar is the same in Saint John, Montreal and Toronto.

If Atlantic ceased to exist in Saint John, this would no longer be a refining point. Consequently the price of sugar in Saint John and throughout the Atlantic Region would increase by the cost of freight from Montreal to all points in Atlantic Canada.

Based upon current List Price of sugar (\$28.94/100 lbs), this would increase selling price of sugar in Saint John (for example) by some 7% to \$30.94/100 lbs. Freight costs Montreal to Saint John approximately \$2.00/100 lbs.

Hence there would be a significant increase to all Atlantic Region consumers.

Specifically and most importantly, industrial users of sugar in the Atlantic Region would be at a double disadvantage in competing in the Quebec-Ontario markets for in addition to a 7% increase in cost of sugar they would have lost their M.F.R.A. subsidy as well.

The combination of these two factors would certainly jeopardize their ability to compete in the Quebec-Ontario markets.

c. Increased M.F.R.A. Subsidies:

One of the main reasons Atlantic established its plant in the Maritimes was the then significant spread between wages paid in Saint John and those paid in Montreal.

Even twenty years ago, this spread was considerable.

**AVERAGE HOURLY EARNINGS
IN MANUFACTURING**

(Source: Employment, Earnings and Hours-Statistics Canada).

	December 1982	December 1962
	<u>\$ per hour</u>	<u>\$ per hour</u>
Canada	10.62	1.88
Quebec	9.84	1.70
New Brunswick	10.10	1.62

In 1962 there was \$0.08/hour labour savings New Brunswick over Quebec. In 1982 this is now completely reversed with labour costs in New Brunswick being \$0.26/hour more than in Quebec.

As previously given, Atlantic's 1982 freight absorption costs to bring sugar to our main markets in Quebec and Ontario was \$3.9 million.

Historically part of this extra cost (extra relative to competitors based in the Ontario and Quebec markets) was offset by the labour cost savings of being based in New Brunswick. Now however, no offsetting labour savings exist, rather an additional labour cost.

Population

Statistics Canada data shows the following;

	Population '000	
	1982	1867
Prince Edward Island	122.8	88.0
New Brunswick	700.9	271.0
Nova Scotia	852.8	364.0
Sub-Total	1676.5	723.0
Quebec	6470.3	1123.0
Ontario	8699.5	1525.0
Sub-Total	15169.8	2648.0
Total	16846.3	3371.0

In 1867 the Maritimes accounted for 21.4% of the combined five province total population. By 1982 the three Maritime provinces accounted for only 9.9% of the five province total.

As an Atlantic Canada based company we feel that one reason for this population shift is the lack of substantial programs by both levels of Government to significantly expand the Atlantic Canada manufacturing base. There obviously are a number of ways by which this population shift can be at least retarded. One way is to increase the subsidies under the M.F.R.A./A.R.F.A.A. thereby encouraging more manufacturing in Atlantic Canada. Instead, Transport Canada is reviewing the two subsidy programs with the view of partial or complete reduction. Specifically the simple reality is that population shifts result from employment opportunity shifts (people follow jobs!)

It is for the above reasons that we respectfully request that this review should not be considering partial or complete subsidy removal but rather increases in current subsidies to offset both the completely reversed labour cost situation and to retard the increasing population shift trend.

2. Competitor's Position

The three major competitors to Atlantic Sugar are Redpath Sugars Limited, with plant located in Toronto, Westcane Sugars Limited, with plant located in Oshawa Ontario and St. Lawrence sugar Limited with plant located in Montreal.

Although Atlantic does have some advantage in terms of raw material freight costs compared to competition, this is insignificant compared to our added freight costs in moving our refined to markets in Quebec and Ontario.

From various sources and to the best of our knowledge, additional raw sugar costs to Montreal are \$0.88/Metric Ton compared to Atlantic's refined sugar freight absorption costs Saint John-Montreal of \$15.43/Metric Ton; an added competitive cost to Atlantic of \$14.55/Metric Ton.

In respect to Westcane and Redpath, their added raw sugar freight costs through the seaway is estimated at some \$6.00/Metric Ton. Atlantic's refined sugar transportation cost (Saint John-Toronto) is \$23.51/Metric Ton, a difference of \$17.51/Metric Ton.

3. A.R.F.A.A.

As stated previously, the 20% selective subsidy under A.R.F.A.A. we have included in the discussion and data on M.F.R.A. westbound. This section will deal solely with A.R.F.A.A. subsidies paid only in the Atlantic Region.

The major significance of the A.R.F.A.A. subsidy program for Atlantic Sugar is that it does lower consumer prices in the Atlantic Region both to direct consumers and manufacturers and affords some protection from **predatory** pricing from manufacturers in Quebec and Ontario.

a. Predatory Pricing:

Relative to this latter point, many manufacturers in Quebec and Ontario, from a product pricing viewpoint, view the Atlantic Region market almost as an "export" market for the % of their production going into the Atlantic Region is usually small (10-20%). As a result, prices in some cases incorporate variable expenses only, not fixed expenses.

b. Market Protection

Opinions have been expressed that the A.R.F.A.A. program, by subsidising transportation costs in the Atlantic Region, protects Atlantic manufacturers from outside competition. This is a totally unfounded assumption.

Example: In 1982 Atlantic negotiated container rates with Terra Transport (Tariff CNRE-7500-A). The C.T.C. on May 6th 1982 (Order number R-35150) rescinded these negotiated rates.

Where previously Atlantic Sugar by virtue of its proximity to the Newfoundland market (as opposed to Montreal shippers) had a normal competitive edge, Atlantic now, irrespective of the A.R.F.A.A. subsidy has been placed in a ludicrous position where it must pay \$0.70/100 lbs or 24% more to ship its goods to Newfoundland than do Montreal shippers. The entire Newfoundland market (20% of Atlantic's Maritime Provinces market) to Atlantic Sugar is now in jeopardy due to this inequitable C.T.C. decision, and against which Atlantic Sugar, the Atlantic Provinces Transportation Commission and a number of other bodies are mounting legal opposition.

TABLE III — NEWFOUNDLAND RATES

	Old Rates	New Rates	Difference
- Saint John, N.B. to St. John's, Nfld.	2.37	3.48	1.11
- Montreal to St. John's Nfld.	<u>2.78</u>	<u>2.78</u>	
Difference	(0.41)	0.70	<u>1.11</u>

c. A.R.F.A.A. Elimination

With the exception of the Newfoundland market where Atlantic has to absorb freight costs, the rates paid by Atlantic for transportation in the three remaining Atlantic Region Provinces is exactly what is charged our customers.

In 1982 Atlantic's total freight paid in Atlantic Canada was \$637,000 of which \$29,000 was absorbed by Atlantic in Newfoundland transportation costs. Removal of A.R.F.A.A. subsidies will increase the freight paid to some \$751,000 with a resultant increase in freight absorption of some \$55,000 (increase of \$50,000 on current Newfoundland freight absorption of \$25,000 and a further \$5,000 new additional freight absorption cost in New Brunswick in order to remain competitive with Montreal based refiners.

Of paramount concern to Atlantic is, given the case of Newfoundland previously described, these rate increases resulting from partial or complete A.R.F.A.A. reduction, will further jeopardize Atlantic Sugar's Maritime markets especially in those cases where predatory pricing practises prevail.

d. Production Materials

As previously stated, Atlantic purchases some \$11.0 million worth of production materials in the Atlantic Region. Unfortunately most prices are delivered prices and given time restraints on this brief's submission, we are unable to exactly determine the effect of A.R.F.A.A. subsidy removal on our purchases.

However based upon the assumption that 3% of purchase value reflects transportation costs, we could assume that our material costs would increase some \$33,000/annum (ie; 3% of \$11 million: \$330,000 x 10%).

4. M.F.R.A./A.R.F.A.A. Elimination Summary

Given removal of subsidies under these programs, Atlantic's costs would increase as follows;

TABLE IV

	<u>'000\$</u>
1. Freight Absorption on manufactured goods resulting from M.F.R.A./A.R.F.A.A. removal on current westbound rates.	1,649
2. Freight Absorption on manufactured goods resulting from A.R.F.A.A. removal in Atlantic Region only.	55
3. Increase in costs of production material resulting from A.R.F.A.A. removal	<u>33</u>
Total Added Costs	<u>1,737</u>

D. SUGAR INDUSTRY IN CANADA**1. Capacity Utilization:**

The reader's understanding of the Canadian Sugar Industry as it exists to-day will clearly show why Atlantic is so concerned of any possible partial or complete subsidy removal.

There are six sugar refining companies in Canada; five in Eastern Canada, one in Western Canada.

TABLE V

	Capacity M.T.(1)
Eastern Canada	
- Atlantic Sugar Limited	250,000
- Redpath Sugars Limited	222,500
- St. Lawrence Sugar Limited	212,500
- Westcane Sugar Limited	125,000
- Quebec Sugar (2)	
Sub-Total	<u>810,000</u>
Western Canada	
- B.C. Sugar Limited	
- Cane	227,500
- Beet	<u>110,500</u>
Sub-Total	<u>338,000</u>
Total	<u><u>1,148,000</u></u>

(1); Based upon 250 working days/annum.

(2); Currently Quebec Sugar produces only a beet raw sugar which it sells to refiners for refining. However the Quebec Government has authorized Quebec Sugar to go ahead with plans which will enable them to produce some 100,000 Metric Tons of refined/year. Hence by 1985, total refined capacity in Eastern Canada will be 910,000 Metric Tons and 1,248,000 Metric Tons for all Canada.

TABLE VI

Canadian Sugar Refinery Capacity Utilization

Year	Sugar Sales M.T.	% Capacity Utilization
1988 est.	780,000	63.5
1987 est.	780,000	63.5
1986 est.	808,000	65.2
1985 est.	818,000	66.0
1984 est.	839,000	70.6
1983 est.	869,000	73.1
1982	926,251	78.0
1981	923,408	74.0
1980	939,041	75.2
1979	1,002,906	68.3

Notes:

- (1): Canadian refiners do export sugar but this market is highly variable year to year depending upon world sugar prices, foreign Government quotas etc..
- (2): The basic reason for the drastic decline in refined sugar sales is displacement by High Fructose Corn Syrup (H.F.C.S.), a product of the corn-wet milling industry.

This liquid sweetener was first produced in Canada by Canada Starch in 1979. As it is always priced at a discount to refined sugar, large segments of the bottling, food processing, dairy and baking industries have swung and are swinging their volume to H.F.C.S.

Hence the sugar industry in Canada is in a process of rationalization; all resulting from unacceptably low capacity utilization. The process of rationalization started in 1979 with the closure of Redpath's large refinery in Montreal. This was followed by the closure of Cartier Sugar Limited in 1981. These two steps removed some 280,000 Metric Tons of capacity from the industry. Notwithstanding these closures and due to further sugar displacement by H.F.C.S., current industry capacity utilization stands at some 73%.

Atlantic's Five Year Plan shows industry capacity utilization dropping to 63.5% by 1988. Given the economics of sugar refining and as proven by the Redpath Montreal and Cartier Sugar closures, the industry cannot generate acceptable levels of returns on investment at forecasted capacity utilization levels 1984-1988.

A further significant drop in industry capacity has to occur which of course will see the disappearance of yet another sugar refinery.

All refiners are currently consolidating and strengthening their positions, where possible, in full expectation of what appears inevitable.

There is a delicate balance in the sugar industry today and any refiner who is forced to absorb any significant inequitable increases in operating costs is obviously in an extremely weakened position.

It is therefore Atlantic's firm belief that if we were faced with having to absorb up to \$1.7 million resulting from complete removal of the M.F.R.A. and A.R.F.A.A. subsidies, (a cost increase competition would not have to absorb), it would place Atlantic in a financially precarious position, threatening its very existence.

2. Refined Sugar Pricing:

The official Canadian refined sugar price issued every day is based upon the London World Sugar Market.

Sugar, being a commodity, is bought and sold on the Commodity Exchange. The Canadian price is based upon the London exchange. Refined sugar is sold in Canada either at official List Price of the day (minus discounts if applicable) or on the basis of contracts for future delivery.

All important to remember in sugar pricing is that the price is exactly the same at all refinery locations; ie the price is the same in Saint John N.B., Montreal and Toronto.

Hence any refiner who sells in any other refinery location but his plant location, must fully absorb the transportation costs. This is one major reason in understanding the relative inelasticity of sugar pricing.

Other reasons for price inelasticity are as follows;

- Due to the large volume of raw sugar purchased by refiners, landed raw sugar prices do not vary significantly.
- The sugar refining process has been long well defined with refiners showing no significant variations in their cost of refining.

It is therefore for all the preceding reasons why Atlantic could not pass on to customers any part of our additional costs resulting from partial or complete removal of the subsidies under the M.F.R.A.

E. TRANSPORTATION COSTS/SELLING PRICE

As shown in previous section on sugar pricing it is difficult to state definitively the net selling price of refined sugar.

The highly competitive nature of this industry has resulted in discounts over the past years of \$50.00-\$150.00/Metric Ton off the List Sugar Price. Some 50% of sugar is sold at List minus a discount with the balance being sold on contracts covering up to 18 months future deliveries.

These contracts also incorporate a discount slightly higher than the List Price discounts. The average List Price of sugar (Bulk Basis) in Canada has been as follows;

TABLE VII

Year	Per M.T.
1983 (to date)	456.65
1982	523.54
1981	712.05
1980	866.91
1979	412.33
1978	358.90
1977	362.77
1976	440.72
1975	664.60

As previously stated, this List Price is the same in Saint-John, N.B., Toronto and Montreal. Based upon 1983 as an example and assuming that discounts have been on average some \$100.00/Metric Tons (verifiable), the net selling price of sugar so far in 1983 has been \$357.00/Metric Ton (List Price of \$456.65/Metric Ton minus \$100.00/Metric Ton average discount).

Transportation costs as a % of this selling price is therefore as follows;

TABLE VIII

	Selling Price Bulk Basis Per M.T.	Freight Costs Per M.T.	% Trans- portation Costs	% Total Volume
Saint John				
1. Primary Distri- bution. (1)	\$ 357.00	0	0	
2. Secondary Distribution (2)	<u>\$ 357.00</u>	<u>14.17</u>	<u>3.9</u>	
Total	\$ 357.00	14.17	3.9	18.0
Montreal				
1. Primary Distri- bution.	\$ 357.00	18.52	5.1	
2. Secondary Distribution	<u>\$ 357.00</u>	<u>19.95</u>	<u>5.6</u>	
Total	\$ 357.00	38.47	10.7	39.8
Toronto				
1. Primary Distri- bution.	\$ 357.00	22.71	6.3	
2. Secondary Distribution	<u>\$ 357.00</u>	<u>18.30</u>	<u>5.1</u>	
Total	\$ 357.00	41.01	11.4	42.2
Total				
1. Primary Distri- bution.	\$ 357.00	16.95	4.8	
2. Secondary Distribution	<u>\$ 357.00</u>	<u>18.21</u>	<u>5.1</u>	
Total	<u>\$ 357.00</u>	<u>35.16</u>	<u>9.9</u>	<u>100.0</u>

(1): Primary Distribution covers transportation costs to move goods to distribution points in the market. Costs are as per Agreed Charge Number 3162 with the railways.

(2): Secondary Distribution is transportation costs to move goods from distribution centre to customers as per open tariffs.

From the preceding data, it is obvious that Atlantic's transportation costs as a % of its selling price is very significant.

On average our primary distribution costs of \$16.95/Metric Ton must be completely absorbed. Given the previously substantiated price inelasticity of sugar, removal of westbound subsidies would have to be completely absorbed by Atlantic and would increase our primary distribution costs on average by some \$5.95/Metric Ton to \$22.54/Metric Ton, a 32.9% increase resulting in a transportation cost to selling price percentage of 6.3%.

F. CONFLICTING FEDERAL PROGRAMS

Under Dree and other Federal programs, large sums have been and continue to be spent in the Maritimes in establishing new industries and in assisting existing industries.

All of this to establish a sound manufacturing base to the Atlantic Region economy. This manufacturing base in Atlantic Canada must have, and relies upon, equitable access to the large Ontario/Quebec markets in order to exist.

We are now faced with the real possibility that the vehicle by which Atlantic Region manufacturers are given equitable access to these markets (west-bound subsidies) will be eliminated. Not only will this jeopardize the very existence of many Atlantic Region manufacturers including Atlantic Sugar but it will glaringly show inconsistencies in Federal Policy by placing in jeopardy the large sums of Federal money spent in the region for industrial development.

Appendix III shows the subsidies paid under both programs. In 1982, M.F.R.A. subsidies in total accounted for \$27.4 million or 40.6% of total \$67.4 million subsidies paid under both programs.

To place in jeopardy the manufacturing industry of the Atlantic Region and the monies spent over the years in establishing industries and in assisting their growth for the sake of \$67.4 million seems totally inappropriate.

G. PAST A.R.F.A.A. SUBSIDY REDUCTION

In the past two years we have seen two, 2½% reductions in the A.R.F.A.A. subsidy program.

The decision to effect this 5% reduction was taken unilaterally by the Federal Government in concert with their Provincial counterparts without either manufacturing or carrier input; notwithstanding strenuous attempts by both these parties to supply such input.

We are most concerned that because of the potentially devastating effect that the present review may have, full dialogue between both levels of Government, manufacturers and carriers take place before any decisions are reached.

The monies made available by the recent 5% A.R.F.A.A. reduction were to have gone into upgrading highways and thereby provide some indirect benefit to manufacturers.

Although no such benefits in general have yet been seen, we do look forward to rate reductions by carriers resulting from better roads and less weight restrictions in the region.

We, as a manufacturer, are most concerned that Atlantic Canada's Provincial Governments do not jeopardize long term economic benefits of a continuing healthy manufacturing base in the region by opting for short term political gains. Monies provided for by the Federal Government under these subsidy programs are in total necessary, where they are, in order that we have equitable access to western markets.

Shifting these subsidy dollars into other areas such as highways we contend is counterproductive, for such action will result in less and less manufactured goods traveling these increasingly better highways.

H. LEGAL CONSIDERATIONS (See appendix IV).

Legal opinions indicate that the subsidies paid under the A.R.F.A.A. can be reduced to nil by the Governor in Council. However the subsidies paid under M.F.R.A. can only be changed by an Act of Parliament.

Appendix IV contains a letter from our counsel on the legal aspects of the M.F.R.A..

The following is an extract from this letter.

"Having reviewed the matters we believe that sufficient foundation exists in the terms of Union at the time of Confederation supplemented by the Act of Union between Newfoundland and the rest of Canada to give considerable comfort to you in arguing that the MFRA is inviolate and cannot be altered."

At this point our contention is that the M.F.R.A. subsidies cannot be changed.

Our legal counsel have been instructed to pursue this matter.

Appendix I

Terms of Reference

MFRA / ARFAA Subsidy Program Industry Impact Analysis

Transport Canada
Systems Planning Director

December 1982

TERMS OF REFERENCE

PROJECT TITLE: MFRA/ARFAA¹ SUBSIDY PROGRAM INDUSTRY IMPACT ANALYSIS

Background

There are two components to the subsidy program: westbound from the "select territory"² and intra "select territory". The expenditures on MFRA/ARFAA subsidies are estimated to become \$70-80 million by 1986/87: roughly split between the westbound and intra components. The rail mode predominates for the westbound subsidy (about 60%) and the truck mode for the intra subsidy (about 80%). Minimal subsidy expenditures occur in the other modes.

The westbound subsidy program includes a basic 30% rail and truck subsidy which applies to all commodities moving westbound from the select territory. A 20% selective westbound subsidy applies to certain commodities as determined by the Federal/Provincial Committee on Atlantic Region Transportation (FPCART) based on a criterion of "value added" in the region.

A comprehensive analysis³ of the westbound subsidy was carried out in 1979/80 based on 1977 data acquired through a waybill sample. With respect to the effectiveness of the westbound program, two main problem areas were identified. First, the basic 30 percent rail and truck subsidy applies to all commodities moving out of the region to the rest of Canada. Clearly there is very little justification; if any, to subsidize the movement of commodities that are not produced in the region or have very low development value (or are not sensitive to transportation cost). Secondly, it has been found that the selective subsidy program is based on a somewhat vague criterion which has led to a situation where the selective subsidy program is relatively large in terms of total subsidy paid and tonnage transported. It is estimated that if the scope of application of the basic program were reduced and new selectivity criteria were introduced the overall cost of the program could be reduced by at least 20%.

In the recent MFRA/ARFAA subsidy revisions (spring, 1982) the selective westbound minimum transportation charge which can receive a subsidy was increased from \$50 to \$100. No other changes were made in the westbound subsidy.

-
- 1 Maritimes Freight Rates Act/Atlantic Region Freight Assistance Act
 - 2 The select territory includes the Provinces of P.E.I., Nova Scotia and New Brunswick, the Island of Newfoundland and the Province of Quebec for the south shore of the St. Lawrence River east of Levis.
 - 3 Review of the MFRA/ARFAA Westbound Subsidy Programs, Transport Canada Coordination Group, 1980. (Refer to Document "B").

The intra subsidy, once a blanket program, was in 1977/78 made selective at the 15% level. As in the case of the westbound subsidy, decisions on commodities are made by FPCART based on a "value added" criterion. The subsidy level was recently (spring, 1982) reduced to 12½%. A further reduction to 10% is to occur April 1, 1983. The minimum charge which can receive a subsidy was revised upward from \$10 to \$50, effective April 1, 1982.

Several analyses of the intra regional subsidies have been undertaken over the years. A major study⁴ was undertaken in 1972, by consultants for FPCART, aimed generally at identifying in some detail the main commodities moving intra regionally by rail and truck. The F.O.B. plant prices of these commodities were estimated, and for each one the relationship between transport costs and prices was calculated. This enabled each commodity to be ranked by its transport cost sensitivity. The more precise objective of the study was to identify the commodities for which the existing intra subsidy was playing a significant role, or conversely, where the subsidy contribution was so small as to be insignificant. The information was used as an aid in the identification of industries which would suffer particular hardship from the withdrawal of the subsidy and, alternatively, in the identification of industries from which the subsidy might be withdrawn without causing particular hardship. Some updating was done of this study in the mid-70s but was not entirely satisfactory in terms of data and methodology.

The need for a quantitative, analytical review of the MFRA/ARFAA subsidy program has been recognized by Transport Canada and put in hand. This consists of three phases:

- | | |
|-----------|--|
| Phase 1 - | Current Subsidy Payments (by 5 digit commodity, Province of O/D and program component: based on a CTC 1981 waybill sample and preparation of a computerized data base). This phase is being carried out in-house by Transport Canada and the CTC and a report is due to be completed in February 1983. A brief description of the 1981 data base is attached hereto as Appendix "A". |
| Phase 2 - | Industry Impact Analysis (contractor) |
| Phase 3 - | Policy Options for Change (to be completed by Transport Canada by November 1983) |

This request for proposals concerns only Phase 2 of the MFRA/ARFAA program review.

4 A Study of Intraregional Freight Subsidies for FPCART, ADI Limited, Feb. 1973 (Refer to Document "C").

Purpose

The purpose of phase 2 of the MFRA/ARFAA review is to identify adverse impacts of revisions to the subsidy programs i.e., to determine who, if anyone, will suffer from the removal or partial removal of the subsidy programs.

Objectives

The objective of this industry impact analysis is three-fold:

1. For the transportation industry directly affected by the MFRA/ARFAA subsidy programs determine the economic and financial impact of complete or partial subsidy removal.
2. For the industries which are direct users of transportation services affected by the MFRA/ARFAA subsidy programs determine the economic and financial impact of complete or partial subsidy removal.
3. Provide a qualitative assessment on third parties likely to be affected by removal of the MFRA/ARFAA subsidies from industries, i.e., determine the parties involved and the significance or subsidy removal to them, e.g., consumers, labour.

Contractor Responsibilities

1. To assess the transportation industry impact of MFRA/ARFAA subsidy revisions including both the intra-regional and westbound programs by:
 - i) identifying the commodities for which subsidy removal could not be passed to the shipper and would be borne by the carrier
 - ii) determining the extent to which westbound rates would not change if they are backhaul rates for some commodities
 - iii) determining the effects of subsidy change on the rail and truck (and other if applicable) carriers in terms of factors such as but not restricted to:
 - carrier income
 - carrier profitability
 - carrier competition
 - trucking industry concentration
 - pressures to shift to private or other forms of trucking
 - pressures to rationalize services

2. For industries which are direct users of transportation services, to assess the impact of MFRA/ARFAA subsidy program revisions by:

- i) reviewing the data base of commodities receiving freight subsidies and developing quantitative measures for screening out any commodities for which they are clearly not significant: relevant criteria include:

- very low sensitivity of market value to transportation
- commodities not produced or processed in the region

This task is to be carried out in collaboration with transport Canada

- ii) developing a rank ordering of commodities for which the subsidy is significant from two perspectives:

- ratio of transportation cost to market value
- value added

- iii) assessing for each of the major industries affected by subsidy revision as passed to shippers by the carriers, the impact of subsidy revision on:

- higher prices as passed to purchasers and consumers
- loss of markets due to reduced accessibility in comparison with other industries within the region and from other regions
- loss of income due to price inelasticities
- other

- iv) performing a rank ordering of impacts by major industry sectors based on their overall importance to the regional economy and the severity of impact of subsidy removal.

3. Identifying others affected as third parties by subsidy removal and its direct impact on industry and assessing qualitatively the significance of the impact in terms of:

- consumer prices
- labour, wage rates, employment
- other third party effects

4. Drawing conclusions on the severity of the industry impact of possible revisions to the subsidy program shown below in the context of the region and its economy to the end of the decade.
 - i) Refinement of selectivity criteria in intra subsidy
 - ii) Complete removal of the intra subsidy
 - iii) Eliminating known anomalies in the westbound subsidy program (e.g., household goods movement, low minimum billings)
 - iv) Greater selectivity in the westbound subsidy program based on value added/transportation sensitivity
 - v) Removal of the basic westbound subsidy in favour of a totally selective subsidy
 - vi) Complete removal of the westbound subsidy

Time Schedule and Reports

The consultant will be required to submit a final draft of the complete study within five months of being awarded it. Progress reports, in writing and by means of oral presentation, will be required at acceptable milestones in the project. Proposals should include milestone reporting dates.

Administration

Five copies of each milestone report, the draft final report and the draft summary report are required. The final study report must be submitted in twenty-five copies. The consultant will also produce 200 copies of a short, bound summary report for public distribution in both English and French. This report will likely be widely circulated in the region.

Level of Effort

The study will require individuals highly knowledgeable in Atlantic region truck and rail transportation, the industries served by transportation and the significant costs of transportation to regional industries including the commodity linkages between industries. About 15-18 person/months of activity are envisaged.

Method of Payment

- a) Professional Fees: Progress payments for professional services rendered will be made upon acceptance of each milestone deliverable and upon receipt of an invoice. The total of such progress payments is not to exceed 80% of the overall fixed price for professional fees. The remaining 20% will be paid upon completion and acceptance of all services.

- b) Travel Expenses: Claims for travel expenses to be submitted with invoices mentioned in Item (a) above.
- c) Report Reproduction: Reproduction costs will be reimbursed at proposed unit prices upon acceptance of copies of the final report and final summary report.

APPENDIX II

ATLANTIC SUGAR LIMITED
TRANSPORTATION COSTS

	1982	Current Rates	Subsidy Elimination
INTRA MARITIME SHIPMENTS	\$	\$	\$
Total Freight Paid	637,600.70	674,629.61	751,168.11
Total Freight Recovered	612,600.70	649,629.61	671,168.11
Total Freight Absorption	<u>25,000.00</u>	<u>25,000.00</u>	<u>80,000.00</u>
WESTBOUND SHIPMENTS			
Total Freight Paid	4,195,378.85	4,465,306.63	5,864,113.21
Total Freight Recovered	332,378.85	352,321.58	352,321.58
Total Freight Absorption	<u>3,863,000.00</u>	<u>4,112,985.05</u>	<u>5,511,791.63</u>
Total Freight Paid	4,832,979.85	5,139,936.24	6,615,281.32
Total Freight Recovered	944,979.85	1,011,951.19	1,078,489.69
Total Freight Absorption	<u>3,888,000.00</u>	<u>4,127,985.05</u>	<u>5,536,791.63</u>

APPENDIX III

TABLE SHOWING PAYMENTS UNDER
THE ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS

(\$X'000)

Calendar Year	Rail	Truck	Water	Total
Intra-Regional				
1982	8,394	30,453	381	39,228
1981	6,867	29,206	434	36,507
Westbound-Basic				
1982	9,546	11,414	-	20,960
1981	*10,630	9,633	-	*20,263
Westbound-Selective				
1982	3,257	3,958	-	7,215
1981	3,384	3,268	-	6,652
Total Payments - Intra-Regional & Westbound				
1982	21,197	45,825	381	67,403
1981	*20,881	42,107	434	*63,422
	+ 316	+ 3,718	-53	+ 3,981
	+ 1.5%	+ 8.8%	-12.2%	+ 6.3%

*Revised figures

Source: Canadian Transport Commission

ATLANTIC PROVINCES TRANSPORTATION COMMISSION
MONCTON, N.B.

May 3, 1983

APPENDIX IV

STIKEMAN, ELLIOTT, TAMAKI, MERCIER & ROBB

TORONTO
COMMERCE COURT WEST
P.O. BOX 85
TORONTO, CANADA M5L 1B9
TELEPHONE (416) 869-5500
TELEX 06-22536

BARRISTERS & SOLICITORS
SUITE 3900, 1155 DORCHESTER BOULEVARD WEST
MONTREAL, CANADA H3B 3V2
TELEPHONE (514) 395-3210 TELEX 05-267316
CABLE ADDRESS 'TAXMONT' TELECOPIER (514) 395-2867

LONDON
LEITH HOUSE
47-57 GRESHAM ST.
LONDON EC2V 7EH
TELEPHONE 01-806-0811
TELEX 51-883612

OTTAWA
ROYAL BANK CENTRE
SUITE 526, 90 SPARKS STREET
OTTAWA, CANADA K1P 5B4
TELEPHONE (613) 234-4555
TELEX 053-3646

HONG KONG
CHINA BUILDING
29 QUEENS ROAD CENTRAL
HONG KONG
TELEPHONE 5-266531
TELEX 81592

PLEASE TELEPHONE: 395-3242

June 22nd, 1983

W. English, Esq.
Atlantic Sugar Limited,
5660 Ferrier Street,
Montreal, Quebec, H4P 1M7
Canada

Re : Industry Impact Analysis
Our ref : 1360-034

Dear Mr. English,

I refer to various meetings and telephone conversations with regard to the Federal Government's Industry Impact Analysis of Transport Canada into the subsidy program of the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act.

We have studied the terms of reference of the analysis and have also reviewed various letters from the Atlantic Provinces Transportation Commission. We have also reviewed your Draft Submission to the study and have considered the matter from a legal point of view on your behalf.

As previously advised verbally during our recent meeting, the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA) covering subsidies up to a maximum of 30% provides for such subsidies to be determined by the Governor in Council by regulation. This, in fact, means a Cabinet decision and it is our opinion, having studied the Act, that this subsidy legally can be reduced to nil by the Governor in Council, i.e., the Cabinet without the need to return to Parliament for approval. There may, of course, be political ramifications in so acting, however, from a strictly legal point of view, we believe that the ARFAA is not protected by the need for Parliamentary approval of the changes.

This is not the case, in our opinion, with regard to the Maritime Freight Rates Act, which provides for a maximum 20% subsidy under certain conditions, but which has been increased to 30% under the terms of the ARFAA.

The traffic with which you are concerned is covered by section 41(b) and 41(d) of the MFRA and our interpretation of that Act is such that the terms of the subsidy and, in fact, the terms of the Act cannot be changed without the assistance of Parliament.

From there, we attempted to go back into the history of the MFRA to determine the reasons for the adoption of the Maritime Freight Rate Act in the first place and whether the background to that Act would give assistance to you in your argument to the Impact Analysis that the Act cannot be changed. Having reviewed the matters we believe that sufficient foundation exists in the terms of Union at the time of Confederation supplemented by the Act of Union between Newfoundland and the rest of Canada to give considerable comfort to you in arguing that the MFRA is inviolate and cannot be altered.

In this regard, we are attaching hereto a copy of the original preamble to the MFRA which explains that the legislation was forthcoming as a result of pronouncements and obligations undertaken by Canada at the time of Confederation.

We have been able to determine that as a result of complaints over a number of years by the then existing Maritime Provinces, the Government of Canada appointed a Royal Commission on April 17th, 1926, to enquire into the grievances of the Maritime Provinces. We attach hereto a copy of the Royal Commission's Report, which assisted in the working out of constructive policies for the continued development of the Maritime Provinces and the welfare of all parts of Canada. The Royal Commission was entitled the "Royal Commission on Maritime Claims" and its report was produced on September 23rd, 1926. It is often referred to as the Duncan Report after its Chairman, Sir Andrew Rae Duncan.

At page 20 of the Duncan Report the Commission stated :

"We think, however, that a balanced study of the events and pronouncements prior to Confederation, and at its consummation, confirms the representations submitted to us on behalf of the Maritime Governments in regard to the ultimate construction of the railway, viz:-

- (a) That leading Canadian statesmen in urging the adherence of the Maritime Provinces to Confederation defined the purposed of the railroad to be

- (1) A means of affording to Canadian merchandise, and to Canada herself in times of national and imperial need, an outlet and inlet on the Atlantic ocean-available all the year round-and
 - (11) To afford to Maritime merchants, traders and manufacturers, a market of several millions of people instead of their being restricted to the small and scattered populations of the Maritimes themselves, particularly in the light of the disturbance with which their trade was threatened as the result of the discontinuance by the United States of the reciprocal arrangements that had prevailed.
- (b) ...
- (c) That to the extent that commercial considerations were subordinate to national, imperial and strategic considerations, the cost would be borne by the Dominion and not by the traffic that might pass over the line."

At page 21 of the Report, the Commission goes on to state:

"The Intercolonial Railway was completed in 1876, and it would appear from the evidence we have received that from then until 1912 the interests of the Maritime Provinces were fairly well safeguarded, the freight rate structure being such as to take into account the requirements of their traffic. The lower level of rates that prevailed on the Intercolonial Railway system prior to 1912 is, in our view, rightly to be interpreted as the fulfilment by successive governments of the policy and pledges that surrounded the railway from its inception, whatever impressions may have been created by the form of its administration.

Since 1912, changes have taken place in the framework of the rate structure, and increases have been added to the freight rates. The combined effect of these has been to impose upon the merchandise and industry of the Maritimes, a burden

which, it is alleged, is quite out of proportion to the increase which has been added since 1912 to the freight structure in other parts of Canada, although it may, in many cases, only have raised Intercolonial Railway rates to the same level of scale as rates in other places.

...On the broader question, however, of the incidence of the existing rates as a whole upon industry and employment in the Maritimes, we have come very definitely to the conclusion that the rate structure as it has been altered since 1912 has placed upon the trade and commerce of the Maritime Provinces, (a) a burden which, as we have read the pronouncements and obligations undertaken at Confederation, it was never intended it should bear, and (b) a burden which is, in fact, responsible in very considerable measure for depressing abnormally in the Maritimes to-day business and enterprise which had originated and developed before 1912 on the basis and faith of the rate structure as it then stood."

The Commission then goes on, at page 22 of the Report, to make the following recommendation, which apparently was the stimulus for introducing the MFRA:

"We recommend, therefore, that an immediate reduction of 20 per cent be made on all rates charged on traffic which both originates and terminates at stations in the Atlantic Division of the Canadian National Railways (including export and import traffic, by sea, from and to that division), and that the same reduction be also applied to the Atlantic Division proportion of the through rates on all traffic which originates at stations in the Atlantic Division (excluding import traffic by sea), and is destined to points outside the Atlantic Division."

The Commission then states at page 23 of the Report:

"We venture to express some suggestions on a more general aspect of these Maritime claims when we discuss the functions of the Railway Commission. Here it is enough to indicate the principle upon which we are proceeding, namely, that all arguments in connection with Maritime rates, in so far as they rest upon national, imperial and strategic conditions, attaching to the Intercolonial Railway, can be broadly assessed on the basis of the reduction which we recommend."

It should be noted that the Duncan Report was tabled in the House of Commons and was accepted by both the leader of the government and the leader of His Majesty's opposition.

The above excerpts from the Duncan Report lead us to the following observations and conclusions. Firstly, it seems that the MFRA was based upon a principle of fundamental right stemming from pronouncements and obligations made by Canada at the time of Confederation. Mr. Dunning, at page 3284 of Hansard, session 1928, volume III states this proposition very well:

"Now, I do not want anyone to accuse me of regarding this as charity. I have stated in this house, and publicly outside, that I do recognize, that the government recognizes, that the Maritime Rates Act was based upon a principle of fundamental right; and this amount paid by the Dominion government on account of maritime province freight bills is paid, not a (sic) a matter of charity, but as a matter of right, having regard to the national and strategic considerations surrounding confederation, mentioned and dealt with so fully in the report of the Duncan commission."

Secondly, it seems that the purpose of the MFRA was to promote trade and industry in the Maritimes by the provision of freight subsidies. The resulting benefits to the transportation industry and to third parties were ancillary to or resulted from the subsidies promoting trade and industry in the Maritimes. The cost of these subsidies should not be passed on to the transportation industry or to third parties (i.e. consumers) especially if this will rebound back to hurt the Maritime trade industry. Mr. Dunning stated at page 3284 of Hansard, 1928 session, volume III:

"With respect to this region, without taking any account of the 20 per cent, it is well known that there is a deficit in operation-a deficit in operation which, according to the Duncan report, is created by reason of national, imperial and strategic considerations. Sir Sandford Fleming sets out the considerations: greater length of line and other uneconomic factors in connection with the building of the railway but which were important national imperial and strategic considerations. We have taken the ground therefore that the Canadian National is not the body which should be charged with the cost of these national, imperial

and strategic considerations, but that the treasury of Canada should be charged with such costs and should pay to the Canadian National annually the amounts involved."

We conclude that the subsidies set forth in the MFRA should continue to remain, due to the underlying reasons for the subsidies as obligations which Canada incurred at the time of Confederation. These obligations remain and, thus, should the subsidies.

We also wish to point out that you may wish to represent to the Impact Analysis that the relationship with any changes in the transportation subsidies may have on the transportation industry or on third parties, while important, is really ancillary and secondary to the protection of the Maritime trade and industry which was the prime reason for the necessity of the MFRA in the first place. Thus, the very guidelines of the terms of reference are, to a certain extent, erroneous.

A quote from Prime Minister MacKenzie King to Parliament on March 17th, 1927, which can be found on page 23/28 of the 1926/27 session of Hansard is indicative of the virtual inviolability of the MFRA,

"In concluding this statement, may I say that the government hopes that, by accepting as we have, the recommendations of the Royal Commission on Maritime Claims, virtually in their entirety, parliament and the country will recognize in the attitude of the government a wish to remove this great question as largely as possible from the arena of sectional discord and party strife, and a desire to give to our Dominion in the sixtieth anniversary of its founding, a renewed expression of the spirit which animated the fathers of Confederation in their efforts to construct out of British North America a federal union under a system of government devised "to protect the diversified interests of the several provinces and secure efficiency, harmony and permanency in the working of the union."

We trust that the foregoing will be of assistance to you in the preparation of your comments to the Impact Analysis. If you require any further assistance, we trust that you will contact us so that we may be of assistance.

Kind personal regards.

Yours sincerely,


Vincent M. Prager

VMP:315

encl.

APPENDIX "TRPT-199"

Broad Valley and Fisher Branch Pool Locals

The presentation of this brief by the Broad Valley and Fisher Branch Pool Locals, states complete rejection of all proposals which tamper with the Crow Rate.

Survival of the family farm is at issue. Citing the high input costs such as machinery, fuel, and operating capital, at today's low grain prices, there is no room for anything short of a bumper crop to merely break even. We dare not dream of the 20.5% profit margin the C.N. budgets itself.

Our grain export trade is in a mess. Canadian farmers rely heavily on the fragile world export market where we compete against countries who protect their grain growers with outright subsidies, an advantage Canada's eastern manufacturers enjoy. This enables them to compete at the international scale. The western farmer only has the statutory crow rate. We have been used as pawns expressing political sympathy for the Amercian embargo against our major customer.

The Federal Government's policy that our "have nation" is obligated to feed the third world and oppressed countries is truly honourable. We lend them Canadian money to buy Canadian grain, then come home to find the receiver foreclosing on a Canadian grain grower unable to repay a Canadian bank.

Because of the spin off effect, every dollar that the grain trade brings the farmer, between 4-6 dollars revenue is generated supporting related industries. It only stands to reason that the country that would benefit so greatly should pay to sustain this lucrative arrangement.

Our situation in Broad Valley and Fisher Branch is unique because we are looking down both barrels of the C.T.C. machine. One chamber holds the abandonment of our local rail service; the other chamber holds the destruction of the Crow Rate Agreement. Either one would destroy any attraction to grain farming in this area. The combination would be economically devastating to every farm and related businesses. No sane person would buy an enterprise doomed to bankruptcy.

Brian Podaima
Broad Valley, Manitoba
ROC OKO

APPENDIX "TRPT-200"

SUBMISSION TO THE
PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
CONCERNING BILL C-155
AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION,
SHIPPING AND HANDLING OF WESTERN GRAIN

SUBMITTED ON BEHALF OF THE CANADIAN CONFERENCE OF TEAMSTERS

- JULY 20, 1983

The Canadian Conference of Teamsters is an International labour organization representing in excess of 90,000 employees of some 4,000 companies in Canada. Because we play a highly visible role in the North American trucking industry we are traditionally viewed as a "truck drivers' union". In fact, we are a broadly-based organization actively involved in all major sectors of the economy. For example, our combined membership in two of the industries that will be greatly affected by Bill C-155, construction and manufacturing, outnumbers our membership in the trucking industry. Moreover, we have substantial representation in all regions of Canada, with roughly one-third of our members working in the Western Provinces, one-third in Ontario and one-third in Quebec and the Atlantic provinces. Finally, and understandably, an organization with such a diversity of constituents as ours is not in the habit of advocating partisan political views on behalf of the people we represent. Consequently, the Canadian Conference of Teamsters is not constrained to view Bill C-155 from the vantage point of a particular industrial, regional or political interest. Rather, we are in a position to examine the legislation on its merit in order to assess its impact on the many people we represent. Having done so, we are of the view that Bill C-155 deserves our wholehearted support. We regard it as an extremely important piece of legislation and urge the government to make every reasonable effort to enact it as soon as possible.

Regardless of any self-interest one might have in the issue, it is difficult to imagine any compelling arguments against reform of the statutory grain rate. The fact is that the producers' share of transporting grain has fallen to less than 20% today and is forecast to fall even further - to 12% in 1985 and to 7% in 1990. The outstanding share of the costs is paid by government and the railways. Today, railway losses on the movement of grain exceed \$250 million and are estimated to exceed \$1 billion per year by 1990. The major consequence of this arrangement is a severe reduction in the railways' ability to invest in mainline capacity expansion to move resource products to export points. An additional effect is the distortion of the Western agricultural economy in favour of raw grain exports at the expense of crop diversification, livestock production and processing. In economic terms the detriment to the transportation and agricultural systems of Western Canada far outweighs the direct benefit which the producers derive from the statutory grain rate. As for the sanctity of the original agreement between the parties, the idea that it should not be modified to accomodate economic realities a century later cannot be taken seriously, even by an organization such as ours wherein the sanctity of agreements is a fundamental concern.

Given that the need for reform is so apparent as to preclude any kind of rational debate, attention has focussed on the method of reform proposed in the legislation. The legislation replaces the Crows Nest Pass Freight Rate with a statutory rate which will compensate the railways for moving western grain in return for performance and investment guarantees. The cost of transporting grain will be shared by the government and the producers. Government support will amount to \$1 billion annually through this decade, an amount which includes a Crow Benefit payment of \$650 million as well as hopper car purchases and branch-line rehabilitation. The producers' share will gradually increase to cover approximately 60% of the cost of moving grain, which is the same percentage they paid in the mid-60's.

For our part, we view the railways' investment obligations as the key feature of the reform. They will be required to invest \$16.5 billion over the next 10 years to improve western rail capacity. These expenditures are expected to generate up to 375,000 person-years of employment, including thousands of jobs in the construction and related industries in Western Canada and in the manufacturing industry in Eastern Canada. Additional jobs will be created in the resource industries in the West as forest and mining companies expand their operations to utilize the newly developed rail capacity.

In the current period of recession one would expect no obstructions to the passage of any piece of legislation with Bill C-155's potential for generating and sustaining economic recovery. It is both surprising and troubling to us that this Bill has become bogged down in Parliament as a seemingly endless parade of political, regional and industrial advocates seek amendments to satisfy their own particular interests. While recognizing that considerable disagreement is to be expected in connection with legislation touching on as many conflicting interests as Bill C-155, we are strongly of the view that the legislation should be enacted without further delay. Some of more obvious reasons are as follows:

- The legislation is not simply an agricultural or transportation bill as portrayed by many critics. Rather, it contains the seeds of an economic recovery program for regions, industries and people who are presently in serious difficulty.
- Bulk exports of coal, sulphur and potash through to west coast ports are projected to double in the next three years. The railway lines are presently at their practical limits and, without the expansion provided for in the legislation, these industries will be unable to expand. The economic health of British Columbia is directly tied to the expansion of the resource industries affected by the legislation.
- Pacific Rim customers for the Canadian export community are becoming increasingly concerned about the efficient delivery of bulk commodities. Continued delay in passing the legislation is jeopardizing our credibility as a reliable supplier.
- Problems relating to the statutory grain rate have been debated ad nauseum in recent years and have been the subject of numerous consultations between representatives of government and industry. In the past year the Minister has made his intentions clear and all interested parties have been afforded ample opportunity to respond. Further debate and consultation on the legislation serves no useful purpose.
- The legislation contains ample safeguards in respect to future uncertainties. The producers are protected against increases in costs and decreases in prices by way of cost ceilings and the grain-price - freight-rate linkage. In addition, the provision for a full-scale review in 1985 - 1986 affords all parties an opportunity to resolve problems that arise in the evolution of the new transportation system.

As implied above, the thrust of our concern is one of timing. This legislation is needed immediately in order to stimulate an economic recovery that has already been delayed far too long. With respect to the present delay, it is our understanding that it has to do with a disagreement over the Minister's decision to pay the Crow Benefit directly to the railways rather than to split it between the railways and the producers. We fully support the Minister's decision as the most feasible means of accomplishing the objective of the legislation which is to improve the western grain transportation system. No doubt, this does not sit well with the western livestock producers and there is validity in their claim that the Minister has acceded to Quebec interests on the "method of payment" issue. What surprises us is that those who are currently obstructing the legislation have portrayed this matter as a flaw in the bill. If they do not understand by now that this is precisely the way legislation is meant to develop in a parliamentary democracy - if they are so naive as to expect a Minister of this government to ignore its Quebec constituency - then they provide the best possible argument for limiting further debate and getting on with the enactment of the legislation. The fact is that the western livestock producers were outlobbied, their battle has long since been lost, and it is unconscionable to us that parties failing to grasp such a basic political reality should be allowed to further delay the passage of such an important piece of legislation.

Finally, we wish to commend the Minister for his courage and determination in tackling reform of the Crow Rate, and for the uncommon patience and flexibility he has shown in accomodating the many conflicting communities of interest surrounding Bill C-155. We extend our best wishes for success in bringing the Western Grain Transportation Bill through its final passage into law.

RD:sk

APPENDIX "TRPT-201"

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

151 SLATER STREET, SUITE 205
OTTAWA, ONTARIO K1P 5H3

July 22, 1983

Mr. Maurice Dionne, M.P.
Chairman of Standing Committee on Transportation
Room 261, West Block, House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Mr. Dionne:

Submission Of The Canadian National Millers Association To
The House of Commons Standing Committee on Transport
Regarding Bill C155 The Western Grain Transportation Act

The Canadian National Millers Association is an association of Millers across Canada. We have members in Western Canada as follows:

B. P. Kent Flour Mills	- Virden Man.
Byers Flour Mills Ltd	- Camrose, Alta.
CSP Foods Ltd	- Saskatoon, Sask.
Ellison Milling Co.	- Lethbridge, Alta.
Maple Leaf Mills Ltd.	- Calgary, Alta. - Medicine Hat, Alta.
Ogilvie Mills Ltd.	- Winnipeg, Man. - Medicine Hat, Alta.
Robin Hood Multifoods Inc.	- Saskatoon, Sask.
Rogers Foods Ltd.	- Armstrong, B.C.
Soo Line Mills Ltd.	- Winnipeg, Man.

Equality of treatment between grain and grain products is critical to the viability of our members. The Crow's Nest pass act of 1897 recognized the need for this equality when it provided that both grain and flour be transported at Crow Rates. This equality of treatment between grain and grain products must be continued.

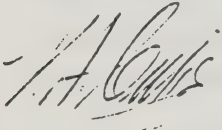
Our mills produce, flour cereals and by-products of the milling process such as mill feeds. It is essential that all these products be charged the same line-haul and other rates as grain.

Our association is confident that this principle of equality is so fundamental that it need not take the time of your committee to make an oral submission. We have, therefore, not asked to be allotted time at any of your hearings to be held across canada. However, we believe that we should be on record with you because equality of treatment is of such importance to us.

Should you have any questions do not hesitate to contact us.

All of which is respectfully submitted this 22nd day of July 1983.

Yours truly,



V. A. Cillis
Chairman,
Traffic Committee

VAC:jls

APPENDIX "TRPT-202"

SUBMISSION TO HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORTATION CONCERNING BILL C-155 BY
CENTENNIAL PACKERS OF CANADA LTD.

Centennial Packers of Canada Ltd., is deeply involved in the Meat Packing Industry in Western Canada. As such we are vitally interested in Crow Rate reform and are pleased to have the opportunity to present our views to the Committee.

Background on the Company and the Industry

Centennial Packers of Canada Ltd., ("C.P.C.L") is a 100% Canadian-owned holding company whose wholly-owned subsidiaries, Centennial Packers Ltd., ("Centennial") and Dvorkin Meat Packers Ltd., ("Dvorkin") operate in the beef packing and processing business. Dvorkin operates a beef slaughter plant in Calgary and a cattle feed lot outside the City. Centennial operates a beef processing plant in Calgary and seven distribution and manufacturing branches throughout Western Canada.

Dvorkin ships dressed beef and beef by-products such as hides and offals to domestic markets from Victoria to Quebec as well as to the U.S. and other export markets. The plant kills an average of 165,000 head per annum while the feedlot runs approximately 12,000 head per annum, representing a small portion of the total kill. The bulk of cattle slaughtered are purchased from independent feeders in Western Canada, primarily in Alberta.

Centennial cuts, trim, bones, wraps, boxes and ages beef products for the Hotel, Restaurant and Institutional trade, as well as for the chain store boxed beef market from Vancouver Island to the Maritimes. Dressed beef for processing is purchased from Dvorkin as well as from other beef kill plants in Western Canada. Centennial processes and distributes an average of 100-110,000 cattle per year.

The combined payroll of C.P.C.L. comprising 450 employees is \$11,000,000 per annum. Combined sales are \$230,000,000 per annum (\$75,000,000 inter-company). In addition, the Companies have invested over \$15,000,000 in property, plant and equipment. Such investment has been on-going to keep

the plants as modern and efficient as any in Canada. It is also a show of confidence that the shareholders, whose fortunes rest entirely on the survival and success of C.P.C.L., believe that Meat Packing is a viable business in Western Canada. Our employees are equally hopeful.

However, that this Company will survive has been thrown in doubt by severe losses suffered in the total beef industry over the last 18 months. General economic conditions have contributed to these losses as well as steadily increasing freight costs to ship beef which has made Western Packers progressively less competitive in the main market in the East.

But these losses are mainly a result of a 20% drop in the Prairie beef cow herd in the last five years. Because there are not enough slaughter cattle available for the existing kill plant capacities, plants have been operating below capacity resulting in excessive production costs per head and hence operating losses. Alternatively, some plants have paid excessive prices for cattle to fully-utilize facilities but again losses result from over-paying for the raw material.

Therefore, the single most important factor which would improve the prospects of the Beef Industry in Western Canada would be an incentive to increase beef cow numbers.

The Crow Rate

That incentive appeared to materialize when the Federal Government announced plans to revamp the Crow Rate. With the appointment and proposals of Dr. Gilson, C.P.C.L., along with other Packers in the West, implemented capital expenditure programs based on the prospects of improved cattle supply that "Gilson" would engender. Modifications to this proposal by the Transport Minister in response to objections by the Wheat Boards and others yielded the "50-50 Plan". This plan of splitting the payment of the subsidy between the Producer and Railways, although less promising to the Industry, still would have provided a strong incentive to livestock producers to expand herds. Grain growers would no longer have to export grain to maximize farm returns. Now the rug has been completely pulled out from under the Western Secondary Agricultural Industry! Yielding to ill-founded concerns by Quebec producers and the Wheat Boards, the Government has introduced legislation that would pay the entire Crow Rate subsidy to the Railways - Bill C-155.

The concerns are ill-founded because:

- 1) Additional cattle and hogs raised in Western Canada resulting from a pay-producer formula would be mainly for Export, as the thrust of additional sales in meats would be to the Western States, the Pacific rim and Europe, not Eastern Canada. (Note that competition to live cattle in Eastern Canada comes from the supply of Mid-West U.S. cattle not Western Canadian cattle. This has been verified by a recent Agriculture Canada Report on the Crow Rate).
- 2) Prairie grain growers fears are mainly founded on skepticism that direct subsidies to them may be later withdrawn. Accordingly, they are more comfortable with the subsidy being payed to the Railways.

Because of the political pressure generated by these concerns, millions of dollars in revenues, assets and payroll, and thousands of jobs have been put in jeopardy.

Because of an arbitrary subsidy fostering the production of Statutory Grain, the natural development of secondary agriculture development on the Prairies will be stifled.

The raw materials, capital, access to markets and ingenuity of the Private Sector are in place to further expand and diversify the Meat Packing business in Western Canada. We would beseech the Government to allow us to mobilize these forces under a fair Crow Rate reform bill, one that will encourage the growth of livestock production in Western Canada.

If such reform is not implemented we will see the demise of at least two and possibly four Independent Packers in Western Canada. Bankers financing these operations have been biding their time awaiting some positive signs that the Industry has a chance of improving in the future. The passage of Bill C-155 in its present form will be the signal to pull the plug.

What will be left will be one or two National or Multinational Companies whose diversified operations and capital base will allow them to continue to absorb the losses till the competition has disappeared. This will then create a competitive vacuum in the Livestock Industry and the Packing Industry as a whole with serious implications to the Western Producers and the Country.

Conclusion:

Accordingly, we submit that Bill C-155 must be amended to incorporate either the Gilson or original Pepin proposals to pay all or at least half the Crow subsidy directly to the Producer. At a minimum we would support a plan which would allow the Producer to at least choose to whom the payment should be made - to the Producer or to the Railway.

The Committee has a momentous obligation to present recommendations which are fair for all. To recommend passage of the Bill as it now stands would guarantee financial ruin for many long-established Western Packers and Feeders. To recommend amendment based on the alternatives mentioned above would provide a stimulus to these individuals to maintain a strong, viable industry for the betterment of all Canadians.

APPENDIX ' 'TRPT-203' '

August 9, 1983

Mr. Maurice Dionne,
Chairman,
Standing Committee on Transport
c/o Miss Santosh Sirpaul, Clerk,
Room 514, Wellington Bldg.
House of Commons,
Ottawa, K1A 0A6.

Dear Sir and Members of the Committee:

Thank you for inviting us to meet with your Committee in Quebec City around the middle of August. Regrettably, we will be unable to meet with you at this time. Therefore, we would like to take this opportunity to share with you in writing our chief concerns about Bill C-155 (an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof).

The proposals contained in the Gilson Report prompted us in 1982 to intervene in an attempt to halt further subsidies for grain transportation in Western Canada. It was our opinion that the Gilson formula was unworkable. Its implementation would not only have meant an increase in government expenditures to the tune of more than one billion by the beginning of the next decade, but would also have meant the granting of subsidies to producers, regardless of whether they actually shipped their grain.

We realize that from a political standpoint, it would not be realistic to ask that these subsidies be discontinued. Our aim has always been to find a way of establishing a ceiling on the amount of these subsidies and to have them serve a useful purpose. At the same time, we want our agricultural markets and means of transportation to be disrupted as little as possible.

On February 8 last, we had an opportunity to express our views and to discuss this matter with the Honourable André Ouellet and with the Assistant Deputy Minister of Agriculture, Mr. Yvan Jacques, as well as with several concerned M.P.s. On February 23, 1983, we spoke with the Honourable Jean-Luc Pépin and with Mr. A. Kroeger, respectively the Minister and Deputy Minister of Transport. We now find ourselves faced with Bill C-155, with proposed amendments announced by the Minister of Transport and with further possible amendments.

Bill C-155 is an important and complex piece of legislation involving the fields of transportation, agriculture, industry and trade as well as many other aspects of the Canadian economy.

On February 1, 1983, the Minister of Industry, Trade and Commerce and Regional Economic Expansion, the Honourable Edward C. Lumley, and the Minister of Employment and Immigration, the Honourable Lloyd Axworthy, announced in Winnipeg the granting of \$75 million in subsidies to Western Canada. The purpose of this move was to ensure that this area of the country would benefit from the opportunities arising from the railway system expansion and the Crow freight rate revision program and to help businesses in Western Canada to be in a position to provide goods and services to the railways companies.

Moreover, the government has assessed at \$16.5 billion the potential spinoffs from this bill in terms of direct investments in rail transportation up until 1992. It is estimated that \$1.4 billion in direct benefits, or 8.5 per cent of overall benefits, will go to Quebec.

We realize furthermore that these investments include a branch line maintenance and renovation program in the western provinces.

It is no easy task to compile a list of all the potential positive and negative effects of this draft legislation over the short and medium term on the Canadian economy in general and the Quebec economy in particular. As far as we know, no one has been able to accomplish this so far.

Therefore, we will limit ourselves to making a few comments and recommendations, based on our overall objectives.

1. The proposals now before us would seem to establish firmer controls over government expenditures for Western grain transportation as compared to what it would cost if the Crow rate were maintained along with the relevant subsidies. This much can be considered an improvement. However, the introduction of new grains eligible for subsidies and the possibility of more grains being added to the list in future leave us somewhat perplexed about the chances of fixing a ceiling on costs. A firm decision should be made to allow no new grains to become eligible for subsidies and the bill should establish a ceiling on government expenditures at their present level.
2. We would vehemently oppose any amendment aimed at shifting these subsidies so as to meet agricultural objectives other than Western grain transportation.
3. We cannot accept that as a result of this legislation:

- a) maintenance and revovation programs for branch lines in Western Canada which are no longer profitable and have no potential for being profitable will be continued. In Quebec, we agreed to abandon service on some branch lines when it was no longer considered profitable to keep these lines open. The West should agree to do likewise;
- b) subsidies will be awarded to Western Canada to help this area find new means of supplying goods and services to the railways when such means already exist in Quebec or elsewhere in Canada. This program could prove to be grossly unfair, since a company located in Western Canada already has a competitive edge over the East, given its proximity to agricultural markets. Furthermore, the production facilities which already exist in Quebec represent the province's only chance of benefitting in some small way from the substantial funds spent specifically by the government in another area of the country. This kind of subsidy program could have a major impact on the direct spinoffs of this legislation intended for the province of Quebec;
- c) Western farmers will enjoy new benefits which will either give them a competitive edge over Quebec farmers or even squeeze the latter out of the market.

We urge your Committee to continue its efforts in this area and to produce a fair and reasonable piece of legislation which satisfies the concerns of all parties involved. The decision to undertake this reform process was a courageous and worthy initiative on the part of the government. The worst possible thing at this time would be for it to scrap its plans.

Since this appears unlikely, we wanted to take this opportunity to express to you our concerns, viewpoints and principal recommendation regarding this bill and its potential repercussions.

Yours truly,

Charles Langlois,
President,
Quebec Chamber of
Commerce

APPENDIX ' 'TRPT-204' '

July 18, 1983

Maurice Dionne MP
Chairman, Transport Committee
House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

The Pepin Proposal has been put forward and there has been a clear disagreement to the proposal by farmers, western communities and eastern communities.

His proposal was put forward after the Gilson consultations found there was no consensus for change in the west and the proposal much more detrimental to farmers than the Gilson recommendation.

Members of the Liberal Cabinet have acknowledged that if a plebiscite was taken that farmers would vote to keep the Crow as presently legislated.

A change to the Crow Rate as proposed will be devastating to the Canadian Farmers and those communities because of lost revenue. This will greatly increase bankruptcies in both the agricultural and non-agricultural sectors.

With regards to the brief that could have been sent, there was not enough time given to prepare one and also one location for the brief to be held in Saskatchewan is definitely not enough.

On behalf of the Claydon farming Community we insist that the Crow Rate not change and that it is non-negotiable including the passing of Bill C-155.

Yours truly,

(Original signed by)

Arlene Briggs
The Claydon Farming Community
Claydon, Saskatchewan
SON OMO
Box 1

Copies sent to:

- 1) Les Benjamin
- 2) Eric Nielson
- 3) Ed Broadbent
- 4) Pierre Trudeau
- 5) Jean-Luc Pepin
- 6) Frank Hamilton
- 7) Grant Devine - Saskatchewan
- 8) Eric Bernsten - Agricultural Minister for Sask.

APPENDIX "TRPT-205"

**COMMUNIST PARTY
OF CANADA****PARTI COMMUNISTE
DU CANADA****ALBERTA COMMITTEE**

10565 97 STREET, EDMONTON, ALBERTA. T5H 2L4

TELEPHONE 424 4757

The Communist Party-Alberta welcomes the opportunity to put forward its position regarding the proposed changes in the Crow Rate.

As many studies have shown, the Crow Rate is necessary to allow Canadian farmers far from sea ports to compete on international markets and to protect them to some degree from wildly fluctuating prices for their products. Maintenance of the Crow is all the more crucial today with the current economic crisis. The National Farmers Union predicts that farmers already facing a 20% cut in income will lose as much as 30% if the freight rate structure is changed.

Under the Pepin plan, freight rates will begin rising this August, going from less than \$5 a tonne today to \$24.22 a tonne by 1990-91, a five-fold increase. (These predictions are only estimates. The actual cost could be higher.) In spite of talk of planned improvements in rail transport and job creation, hard-pressed farmers say many will go broke and rural communities will suffer badly.

Farmers are correct to ask why engage in higher payments when their future outlook is so uncertain. And further, where will it stop? They are being asked to pay more when proposals and costs are constantly changing, when costs are constantly rising. The fact is that many farmers have no money for higher freight costs. Extra costs for shipping grain is money lost to their communities. In addition, as rail lines are abandoned government pushes for big inland terminals and variable freight rates which necessitates farmers moving grain by longer distances with vehicles they cannot afford to buy. This extra heavy traffic also means roads will be worn out much faster than they can be replaced (to say nothing of the considerably higher cost of replacement).

The impact of changes to the Crow is potentially very great indeed. In addition to the above, there are other profound effects to be considered.

-The burden of extra payment and the necessity to increase acreage to meet these costs could well mean a further drop in the number of prairie farms (down from 249,000 in 1951 to 164,000 in 1976.0

-Town life will disappear as services, hospitals and schools are centralized.

-Families will be face with many tough questions- especially off farm employment, which is on the rise. It means an increased work load forthose on the farm, the problem of having only one parent at home for much of the time and a lack of child care. We note an increase in the number of seminars dealing with stress on the family farm. Of course, it also means long drives into town to find work, and often low-paying, non-union service industry jobs, especially for women.

-The continued growth of corporate farming could be accelerated, with many more family farms incorporating, as well as many folding under the pressure. This may not mean a big increase in hired labor, as equipment investments rise to cope with larger acreages, but that in turn will convert more farmers into virtual "share-croppers" for the banks.

-As soil productivity declines, there will be a tendency for greater use of chemicals and fertilizers, and an accompanying higher risk of poisoning and pollution.

-Greater use of machinery will make farm work more and more resemble industrial work.

We wish to point out that there is no real consensus for the changes currently being proposed. In the Pools, leadership-endorsed resolutions to agree to discussing changes in the previously untouchable Crow Rate cannot be seen as anything other than an attempt to move many unenthusiastic members towards accepting the proposals of Pepin. Playing a crucial role in conveying these pro-

posals was a group of about 60 resource-based companies, including agri-food industries who would benefit from a change in the Crow. To this coalition some farm groups were added. Many of these farmers though would survive the changes and become larger at the expense of their smaller neighbors.

It is evident that Canadian Pacific views the repeal of the Crow Rate as being in its financial interest. The CPR was given land as well as the mineral, timber and water rights in exchange for building and running a railroad. In addition, hopper cars to the value of approximately \$700 million were supplied free of charge. They also collect money to rehabilitate their own fleet of box cars and neglected lines. Since 1881 government grants have amounted to over \$1.2 billion to what has become a giant multi-national with an empire of over 300 corporations worldwide.

The CPR has never lost money on its total operation since it was founded. It is hard to believe that a company whose profits totalled more than \$2 billion in five years cannot find the money to invest in rail capacity. This is at the same time that the company can afford \$1.1 billion in the US to buy a paper company and set aside half a billion dollars for its airline. This appears to be clearly in violation of its agreement to build and efficiently operate a railroad in return for the more than generous gifts given by Canadians. As the CPR will not open its books, it is impossible to determine the actual cost of grain transport and the true state of its financial affairs. We believe that before any negotiations should begin, the CPR needs to make its books available to public scrutiny.

An increase in the Crow is being sought to subsidize transportation of resources to the east and to increase profits for the company. Coal shipments are projected to quadruple in the near future. The CPR has become the largest coal company in the west. If legislation is passed to pay compensation to the railways for hauling grain,

farmers will be asked to pay for rail expansion designed primarily for the coal industry. Today for every one trainload of grain, CPR handles six of coal.

The appointment of Jean-Luc Pepin as the Minister of Transport is indicative of the federal government's bias toward the CPR. Pepin was a director of a number of monopoly corporations, including the Power Corporation of Canada, a major shareholder in the CPR.

The railways were prepaid the Crow Rate twice over and then some. The revenue from these sources is more than sufficient to make up for any loss they may suffer from transporting grain at the Crow Rate. Certainly improvements in grain transportation are needed, but history indicates that handing out money to the CPR to accomplish this is not productive. Considering CPR's coal interests, this money is more likely to be used to upgrade coal transport.

The solution to the problem of transportation is not the scrapping of the Crow Rate but the nationalization of the CPR and the establishment of one comprehensive railway system to include the CPR and the Canadian National under democratic control.

The Communist Party-Alberta fully supports the farmers who are fighting for retention of the Crow Rate and for a new deal for small farmers.

A coalition of the labor and farm movements along with the NDP, the Communist Party and all democratic groups is both possible and urgently necessary to accomplish this objective.

APPENDIX "TRPT-206"



CONSOLIDATED - BATHURST INC.

800 Dorchester Boulevard West, Montreal, Quebec H3B 1Y9 ☐ Telephone: (514) 875-2160

Mail Address: P.O. Box 69, Montreal H3C 2R5

July 13th, 1983.

Mr. Maurice A. Dionne
Member of Parliament
Northumberland - Miramichi
Government of Canada
House of Commons
261 West Block
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Re: House of Commons Standing Committee on Transport
Bill C-155 (Crow Rate Reform)

Dear Mr. Dionne:

In your capacity as Chairman of the above-mentioned House of Commons Standing Committee, I would appreciate it very much if you would make each of your members aware of the telex which I sent to the Prime Minister and to many of his colleagues on June 14th, 1983:

"We at Consolidated-Bathurst Inc. wish to advise you of our support for the Canadian Government initiatives to reform the Crow's Nest Rate System. Such legislation is essential:

1. To resolve the problem whereby other commodities pay higher rates to reimburse the railways for out-of-pocket losses on the movement of grain.
2. To assure Canada of adequate rail capacity for the transportation of not only grain but of all commodities including manufactured goods.
3. To stimulate the Canadian economy in all sectors at a time when such stimulation is essential.

These issues touch every Canadian and we urge you and your colleagues to pass the required legislation as early as possible."

It is neither our intention to appear before the committee nor to submit a brief; however, I feel that the matter is of such importance to Canada that our views should be made know to the chosen few who will play such a major role in reaching such an important decision.

My best personal regards to you.

Yours truly,

T. Oscar Stangeland
President and
Chief Operating Officer

TOS/cve

APPENDIX "TRPT-207"



Specialists In Liquid Bulk Transportation

July 21, 1983

Mssr. Maurice Dionne
Chairman, Standing Committee
on Transport
House of Commons, Ste. 261-WB
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Re: Crow Rate

Dear Mssr. Dionne;

As a concerned member of the trucking industry, we feel compelled to express our views to you regarding the efforts to reach a satisfactory solution to the Crow Rate issue.

A few short months ago it appeared that an adequate, although not perfect solution had been found with the recommendation by the Hon. Jean Luc Pepin to adopt the Gilson Report. It is most disappointing and unfortunate to see that philosophy come apart because of the Wheat Pools and Quebec hog producers...it's much to the detriment of the Alberta economy and Canada's "transportation system" as a whole.

The current proposal, that of guaranteeing the full subsidy to the railways, is a totally unsatisfactory solution and, in our opinion, should not be recommended by the Transport Committee. In the first place, it is an outright contravention of one of the fundamental principles of the National Transportation Act which proclaims equal treatment for all modes...

4086 Ogden Road S.E. • Calgary, Alberta T2G 4P7 Head Office 264-1190 • Telex 03-825594

" NATIONAL TRANSPORTATION POLICY

3. It is hereby declared that an economic efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

(a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;

--- (d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

--- and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of so much of these objectives as fall within the purview of subject-

matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation.
1966-67, c. 69, s. 1. "

(underlining added for emphasis).

In addition to violating this proclamation by unilaterally paying the subsidy directly to the railways, the effects of such action would go far beyond the subsidy per se. For example, trucks would be automatically excluded from the movement of prairie grains...much of which has been proven to be moved most efficiently by truck rather than by rail. Further, it could well mean the end for movements of specialty grains by truck which have been won away from the railways over the past few years simply by providing more efficient services. Somehow, this doesn't seem to meet the objectives of Section 3 of the National Transportation Act!

We have seen reports of potential losses to Alberta's livestock industry amounting to \$2 billion between now and 1990 which would be disastrous for our meat packing industry. In turn, the volume of packinghouse products now moved to the east by the extra-provincial trucking companies is essential in remaining competitive with the railways; should this business be (drastically) reduced it would be almost certain to lead to a major upheaval in Canada's transportation system. Further, to compound the issue, the direct subsidy to the railways would offer them the opportunity to engage in a wide range of pricing schemes to further reduce the competitiveness of the trucking industry.

All of this comes at a time when the trucking industry is "under attack" on many fronts...the effects of the recession, coupled with federal initiatives such as the refusal to exempt the trucking industry from criminal prosecution under the Anti-Combines legislation (when every other form of transportation has received the necessary protection) and allowing an anti-truck lobby to be carried out by a crown corporation, etc! As an industry, we don't seek much assistance from the Federal Government, but this kind of "assistance" we can well do without! All the industry wants is fair and equal treatment with other modes and to have support where it is shown we can perform the most effective services (or at least, not be "regulated" out of the competition in such areas).


We appeal to you and your colleagues not to lose sight of the National Transport Act in your upcoming Committee hearings and, more specifically, to recommend a "freedom of choice" option which would allow the producers the choice of moving their products in the most efficient manner.

Trucks, in most situations, could provide the most efficient transportation service in moving grain from country elevators to inland terminals, allowing (unit) trains to be utilized to their maximum efficiency in movements to the west coast and lakehead terminals. Isn't this what the National Transportation Act is supposed to encourage?

In other words, we urge you to take a position of recommending a logical solution, not a political solution; the Gilson Report and the "freedom of choice" options are logical, the current "pay-the-railway" approach is political and most illogical.

We thank you for your time and trust our comments are of assistance to you and your fellow committee members.

Yours truly,



Collin Heath
Administrative Co-ordinator

CH/lm

c.c. Mr. Robert Bockstael, Vice-chairman
Standing Committee on Transport

Mssr. Jean-Guy Dubois

Mssr. Jesse Flis

Mssr. Marcel Ostiguy

Mr. John Reid

Hon. J.L. Pepin, Minister of Transport

APPENDIX ' 'TRPT-208' '

Export Trade Development Board
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2

July 26, 1983

Mr. Maurice A. Dionne, M.P.
Chairman
House of Commons
Standing Committee on Transportation
c/o Miss Santosh Sirpaul
180 Wellington Street
Room 514
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Mr. Dionne:

The Export Trade Development Board (ETDB) was established in August 1981 to advise the federal government on issues related to the formulation and implementation of export trade policies and programs. It is comprised of prominent Canadians chosen from business, labour and academia representing a cross-section of Canadian regions and industries. The Board's primary concern is improving export performance and, towards this end, has considered many issues including taxation, export financing, government subsidies and productivity. Attached, for your information, is a copy of the Board's first Annual Report. Unfortunately, the Annual Report for 1982-83 is not yet completed. However, I will forward a copy to you as soon as it is available.

During the course of the last several meetings of the ETDB, discussion has taken place about the proposed changes in the Crow-Rate. The Board endorses the changes that have been proposed on the basis they are good for the export interests of the country. In doing so, members do not however deny the value of subsidizing grain producers. Rather, the Board is of the view that shippers of other commodities and goods should not support the cost of shipping grain.

We look forward to the report of the Committee on this important subject.

Yours sincerely,

Roger E. Hatch
Chairman

attachment

APPENDIX ' 'TRPT-209' '

Much has been said in recent times of the need for one voice for agriculture. There is a distinct difference between an organization which claims to represent agriculture organizations and one which represents down to earth farmers.

Tonight honoured members, we present a brief prepared by farmers, on behalf of farmers.

Agriculture includes techniques of production such as vertical integration, corporate farming and related industries which do not serve the best interest of the farm people.

The farmer has long provided the raw resources through which wealth has been transferred to the industrial sector of our nation.

The industrial organization built by farmers to supply input needs and to market farm products serve their intended purposes with varying degrees of success. Their function never was intended to replace the farmers personal responsibility in the farm policy field.

The Canadian Wheat Board, in view of producers, is an organization well qualified to sell grain in world markets. If producers receive less than adequate returns of depressed world markets, this is not a reflection of incompetency on the part of the Board. It is, rather, a reflection of the absence of realistic backing by the federal government of the producer's income position.

There is widespread disillusionment among farmers across Canada about the future that faces them in farming. The major emphasis in national agriculture policy is to improve farm efficiency, increase production and reduce the number of farms as a means of improving farm income without necessarily increasing prices of farm products.

The output per worker employed on the farm has accelerated at a rate of 5% per year in the past number of years, compared with 2% in other industries. The emphasis in agricultural programs has been on productivity both in real terms and in terms of substituting capital for labour. In farming, unlike other industries, output is widely dispersed and difficult to control. It is geared toward maximizing productivity in order to justify higher investment and rising costs. But production which exceeds demands results in declining prices, thereby retarding the economic advantages of greater technology. Much has been said about lowering the cost of production by increasing productivity. The Canadian farmer has been supplying the nation and the world with cheap food for years, therefore, we feel that it is time that we received our fair share of the national income.

Farm prosperity is important to Canada as a nation. As we, the farmer export a majority of grains we grow. A fair amount in the balance of world trade. The farmer deals in a world market. We are subject to world prices with no protection. We farmers are competing with treasuries of other countries.

Farmers, being small in numbers, have very limited bargaining power in the marketplace, whether buying or selling; unless they are organized; eg. dairy farmers. The economical squeeze continues to be applied to the family farm.

The farmer, however, is struggling against pressures from several segments of the economy at once, each working in its own interest, and each able to charge the cost of every new gain to the farmer's account. No matter how well deserved, it effects the price of everything the farmer buys.

For example, in 1973, one bushel of wheat bought 18 gallons of diesel fuel. In 1983, it buys almost 3 gallons of fuel.

We could give you many more examples of these increases in the cost of farm inputs.

These are some of the reasons we farm people do not think we should pay mor for freight!

In the area, financial losses to surrounding co-munities will total \$16,078,785 in the crop year 1992-93 if the Pepin Plan is implemented. Losses for the year to each community is as follows: Amsterdam \$310,328; Arran \$570,182; Buchanan \$915,167; Burgis \$248,550; Canora \$1,644,161, Hamton \$345,161; Hinchliffe \$469,248; Hyas \$854,949; Invermay \$650,319; Kamsack \$2,363,596; Mikado \$392,535; Norquay \$1,468,297; Pelly \$972,758; Preeceville \$736,798; Rama \$501,347; Stenen \$641,960; Sturgis \$1,012,857; Togo \$1,240,888; Verigin \$739,744.

Accumulated loss to these communities over the period 1983 to 1993 will be in excess of \$74,250,000.

This 74 million could mean 3600 jobs for people in Eastern Canada, machinery, manufacturing, car and truck building, etc.

In our local area; Sturgis, Preeceville and Hinchliffe, the accumulated loss to these communities over the period 1983 to 1993 is over 10,000,000 dollars.

Such a decrease in farm income will have a devastating effect on the local business sector.

You answer to these figures will be that we will sell more grain, that is true, but, if we farmers continue to produce under the cost of production. In what business do they produce more to get less!

The subsidies paid to other transportation systems, airports (Marabel), seaports, etc.

In the railways projected figures coal, potash, lumber and others will be the big users of the rail line by the year 1992, NOT GRAIN, about 12% to 15%.

One more reason, we do not think we owe the railway money for moving grain. Is that the railways got to build the railway and the Crows Nest Pass Agreement.

I know you will say it has nothing to do with it. BULL!

We say all the men, women, and children in Canada know the history of the railway.

If, we as farmers took all our money we made from the sale of our produce, invested it in other more profitable enterprises, then came back to the government (we did not get anything free), saying we cannot make money because our land is depleted and our machinery is old, you all know what the government would say to us. TOUGH COOKIES! But let the railways say the same thing. The government would say, "Oh, you poor folks, we will help. We will just get the farmers to pay.

This country rode the depression out on the back of the farmer last time. We farmers will not let this happen again.

In conclusion, we say to you: We cannot afford to pay more freight. The cost of freight must stay at the present statutory Crow rate TO THE FARMER.

Priceville Wheat Pool Committee
Sturgis Wheat Pool Committee
Hinchcliffe Wheat Pool Committee

Send by Ken W. Mitchell
Box 590
Priceville Sask. SOA 3B0

APPENDIX ' 'TRPT-210' '

Brief

Submitted by

International Woodworkers of America
Local 1 - 184
597 - 28th Street West,
Prince Albert, Saskatchewan
S6V 4T1

on

Bill C-155, The Western Grain Transportation Act

to

The House of Commons Committee on Transport

in

Regina Saskatchewan

August 8 - 11, 1983.

The International Woodworkers of America organized in Saskatchewan in Local 1 - 184 and are the bargaining agent for a large majority of people employed in the forest industry in Saskatchewan. The I.W.A. is the bargaining agent for employees in the Simpson Timber stud mill at Hudson Bay, Saskatchewan, the MacMillan Bloedel aspenite plant in Hudson Bay, Saskatchewan, in four Saskatchewan forest plants located in Hudson Bay, Carrot River, Prince Albert and Bodmin, the Prince Albert Pulp Company sawmill in Meadow Lake, Saskatchewan and forest workers employed by Woodlands Enterprises Ltd., a subsidiary of Prince Albert Pulp Company.

Our membership employed in the forest industry is normally in the area of fifteen hundred people but this is of course, subject to fluctuation depending on economic circumstances. Most of these people come from a rural background and were born and raised on Saskatchewan farms. Many of them still live on farms and combine farming operations with their employment in the forest industry. We estimate that approximately forty per cent of our membership combine farming operations with their forest employment.

Through this combination of activity many of these members are able to enjoy a reasonable standard of living. If they were dependent on one or the other area of activity as their sole source of income it would be very difficult for them to enjoy an adequate level of income. This is not an unusual situation in other parts of Canada and indeed in many parts of the world where people living near the edge of agriculture and forest lands combine activities in both areas for their livelihood.

The membership of the I.W.A. is very concerned about the impact of changes in the Crow rate on the income and living standards of its members who are engaged in both agriculture and forestry. Many of these farm operations are marginal in nature and have limited potential due to climatic factors, small size, soil conditions, drainage problems, etc. While they do make contribution to the economy and contribute to the living standards of the owners nevertheless they are subject to these limitations. Most of these farms are engaged in one or more of grain crop production, specialty crop production, livestock production, or other miscellaneous activities such as bee-keeping.

If the Crow rate is removed and freight rates rise to five to six times their present level by the early 1990's it will have a serious impact on grain and specialty crop production on these farms. The impact on farms of this nature will be even greater than on large grain farms in other parts of Saskatchewan. We are concerned that it will undermine the stability of these farming operations, thus removing farming activity as one of the sources of income for many of our members. This will have a destabilizing effect on many communities on the fringe of Saskatchewan's forests and will likely make it more difficult to obtain the necessary work force for the forest industry.

We also wish to stress that the alternative of increased livestock production claimed by advocates of the new transportation legislation is not a

satisfactory solution to the problem. The severity of the climate together with other limitations already noted for these farming operations would make it difficult in most cases to develop a satisfactory operation for many of the people who now combine farming with forest industry employment.

It should also be noted that in the communities on the fringe of our forests there are many other people who combine farming with employment in urban centres or other activity such as employment in parks or industrial plants, etc. Many of these people will be affected in the same way as described in this brief with respect to people employed by the forest industry.

Local 1-184 of the International Woodworkers of America urges the House of Commons Committee on Transport not to proceed with the proposed changes to the Crow rate and to reject Bill C-155. An alternative transportation policy should be developed that will provide for the full public ownership of railway systems in Canada and that will prevent the railways from imposing an unfair economic burden on prairie grain farmers.

Respectfully submitted by the International Woodworkers of America,
Local 1-184.

APPENDIX "TRPT-211"



Lakeside

TELEPHONE (403) 362-3326
TELEX 03-848180
P.O. BOX 800
BROOKS, ALBERTA
T0J 0J0

TELEPHONE (403) 276-6684
No. 234-2116-27 AVE. N.E.
CALGARY, ALBERTA
T2E 7A6

May 31, 1983

Mr. Maurice Dionne
Chairman of the House of Commons Standing Committee
on Transport
261 West Block
House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

RE: CROW RATE

This letter is written as a means of providing information on the very negative effects of proposed Crow legislation on Western Canada. I appeal to you Mr. Chairman and your committee to consider what is most advantageous for all parts of Canada, rather than vested political interests.

I am President of Lakeside Farm Industries Ltd., a farming company located at Brooks, Alberta, which is a rural community two hours east of Calgary. Our company grows crops for feed, produces finished feedlot cattle, hogs, and broiler chickens. As well we slaughter beef in a kill and ship plant. Lakeside is the largest employer in this town of 9000 people as we hire 235 employees.

Lakeside's future is dependant on the production of livestock. The proposed changes to Crow will further erode our competitive situation with the U.S. Livestock prices are determined by relatively free trade along the Canadian - U.S. border. Since meat products and live cattle and hogs freely cross the border, the cost of major inputs also needs to be competitive.

Currently the Crow causes Alberta cattle feeders to be less competitive by \$20 per head. The proposed legislation to pay the Crow subsidy to the railroads will continue this inequity and in fact increase the cost spread between Alberta and American feeders.

I cannot stress strongly enough that this disadvantage will shrink the western livestock industry to the point where we will produce to serve only our own local market. This means we will

cut our feed usage, feed mills, livestock production units, and slaughter plants to $\frac{1}{2}$ their present activity.

To put things in perspective, I must make the following comparison. The most efficient use of our agricultural and transportation resources will be to grow the livestock where the feed is grown. In the U.S. for example, Iowa, the heart of the corn belt grows more hogs than all of Canada. Farmers have made that decision based on economics not politics. In Canada the pork industry has shifted from the grain growing region, the Prairies, to a region of grain deficiency due to distortions such as Crow.

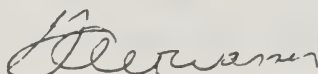
Under pay the railroad scenario the shift will continue and I believe further deteriorate our position.

If a Crow subsidy is necessary to the survival of the grain industry, then give farmers the credit for being able to intelligently make a decision and give them an option in the market place.

Pay the subsidy directly to the farmers and let the farmers determine if they will spend their money to export grain or feed it on the Prairies.

To the taxpayer the total cost is the same whether farmers receive the money or railroads receive the money. To get accountability into the system and to allow farmers the freedom of choice, pay the subsidy to the farmers.

Yours truly,



Garnet Altwasser
President

GA/tmv

APPENDIX 'TRPT-212'

Miss Sirpaul (Clerk)
Standing Committee on Transport
Room 514
Wellington Building
House of Commons
OTTAWA, Ontario K1A 0A6

Dear Miss Sirpaul:

Re: Submission on Regina Hearing Aug. 8, 9, 10

The Cultural Mozaic that makes up the prairie region of Canada has always faced a constant struggle for identity. The harsh climate, the geographic handicap in relation to markets for its product, the lack of representation in central government, the constant challenge to prove to the rest of Canada and the world that these people who came from all parts of the world will indeed survive and make an extensive contribution to productivity and well being of Canada.

Many Westerners sent letters to their political leaders, others signed petitions, while others carried white crowns to Ottawa. The democratic process has failed. People in Western Canada read and listened as a struggle for identity went on in Quebec in the sixties. It appeared to start and continue as a quiet revolution. The government of Quebec proved increasingly unable to meet the justified expectation of various sectors of the economy. The events that preceded the War Measures Act in 1971 intensified. Fires, Bombing, Kidnapping, Killing,..... Why? The struggle for social recognition, competition for limited resources, equality in the work place.

In Western Canada, over the past ten years, grain producers have been under constant threat by Governments and railways to change an historic freight rate that represents the only fixed cost in an ever changing economy. The focus of the question centres on a statutory Crownest Freight Rate (commonly referred to as the Crow). The freight rate established for grain was an average of 12.5¢ per bushel. The purpose was to put grains into export position and to be competitive in the world market. It was to assist in the development of the prairie Region. The plan has been successful _____ grain that moved into world markets in the past year has reduced Canada's balance of payments by \$5.6 billion. Agriculture has constantly made a significant contribution to our province, the prairie region and to Canada.

The problem is that the railways want more money.... they threaten to limit service to agricultural products.... they claim they are not able to afford necessary improvements to their facilities. The railways claim that they are losing money on the shipment of grain. What they should have said is

that they are not allowed to make maximum profits. In its recently released year-end report, C.P. (a company that had its origin from generous land grants in return for building a railway, now including; airlines, hotels, railways, mines, telecommunications.....) announced a profit of \$485.6 million in 1982 _____ 127.2 million on C.P. rail, \$68 million on grain transport and \$23 million in the last quarter.)

A February 12th article in the Financial Post praised the railways and commodity groups for the excellent job they have done in this lobby to break the Statutory rate. The lobby was well planned, expertly initiated and thoroughly implemented. It effectively split farm organizations. On February 1st the Honorable Jean-Luc Pepin made an announcement that affects every person in WesternCanada. In the weeks that followed the announcement a growing bond to oppose the Federal announcement extended its regional support through three provinces, petitions, letter writing campaigns, rallies, pamphlets. It can only be described as regional self-consciousness, stimulated by the threat of exploitation by government and railway.

May I remind this committee that this law will be broken for the betterment of the common people and Canadian economy.

Yours truly,

(Original signed by)

Raymond L. Carrick
Saskatchewan Wheat Pool
Loreburn 17
CP/22 79
Regina Sask.

APPENDIX 'TRPT-213'

THE CROW RATE is crucial to the continued existence of rural communities in the Parkland region. At no time since the Great Depression has the farming industry experienced as much financial hardship as is now being experienced by farmers in this region. The input costs have escalated dramatically over the past decade. Fuel prices have quadrupled, fertilizer and chemical costs have seen similar increases as have machinery and maintenance costs, not to mention the outrageous interest rates. Yet the real dollar return on our produce has essentially decreased.

Canadian producers must compete on a severely depressed International Grain Markets. There are producers subsidies on grain exported by the EEC which are in excess of \$100 per tonne.

The U.S. threat of trade wars over grain pricing and trading methods of other countries would at this time indicate no significant increase in grain prices in the foreseeable future. Yet Canadian grain producers at this time are being asked to accept drastic changes in transportation costs. Policy that guarantees financial success to the railroads without any firm commitment by the railroads to the agricultural industry.

The long standing Crow Rate still to this day has enabled CP Ltd. to turn a profit. CP Rail's profit for 1982 was \$72 million, up \$43 million over 1981. This net increase was due to \$34 million in government subsidies, but according to the May 5, 1983 Globe and Mail, the increased profit was also attributable to better operating margins. It should be remembered that in 1982, freight traffic in manufactured goods, coal, potash, lumber and sulphur fell dramatically. It must also be noted that 1982 was a record year for grain exports--27 million tonnes were hauled by rail.

According to the Globe and Mail, five new coal mines are opening up this fall in Western Canada, despite a \$20/ tonne drop in price from two years ago. These five new mines will double coal production capacity at a time when the market is very depressed. Coal operators, some of which are owned by CP, are gambling that the massive increase in railway capacity to the west coast coal to Japanese markets at competitive prices, (so that more of our Canadian auto industry workers can be laid off due to the increased imports of Japanese vehicles). While grain farmers are being told that they will be upgrading the grain handling and transportation system if they agree to higher freight rates, in reality they will be subsidizing coal and railway companies to pursue more lucrative profits in overseas markets.

The value of shares in Canadian Pacific Ltd. has increased a stunning \$895,778,500 since transport minister Jean-Luc Pepin announced Feb. 1 the federal government's intention to kill the Crow's Nest Pass Freight Rates and create a bonanza for the railroads.

The shares of CP Ltd. which traded for \$37.25 Jan. 31 closed on the Toronto Stock Exchange on June 24 at \$49.75, an increase of 33.6%.

The increase in the share value will bring each of the company's 23 board members, each of whom must own at least 2000 shares, a minimum of \$25,000. That is double the average net income for a prairie farmer, without even lifting a finger. It should also be noted that CP Ltd. is Canada's largest and richest corporation with revenue of \$12.3 billion in 1982, well ahead of second place General Motors which had revenues of \$9.6 billion in that year.

As these figures have very clearly indicated, CP Rail is a very profitable multinational corporation. Yet, most of our federal representatives insist that CP must be further subsidized by the Canadian people, nearly 2,000,000 of which are unemployed.

How is the Pepin proposal going to affect grain producers in the Parland region? I list some examples.

<u>LOCATION</u>	<u>Loss resultant with 5.1 x Crow</u>
1) Rosburn	\$ 387,000
2) Russell	425,000
3) Silverton	230,000
4) McCreary	289,000
5) Bowsman	513,000
6) Swan River	1,187,000
7) Minitonas	309,000
8) Roblin	613,000
9) Gilbert Plains	800,000
10) Ethelbert	239,000
11) Grandview	665,000
12) Dauphin	930,000
13) Ste. Rose	195,000

It should also be noted that the present rate is not equal, for different areas even within the Parkland as an example the present Crow rate for Swan River is 19¢/cwt whereas the present Crow rate for McCreary is 17¢/cwt. With removal of the Crow the branch lines which service our northern areas will become more expensive to maintain and likely will be abandoned thereby creating a further hardship on grain producers in these areas.

The size of losses as indicated above will cause severe hardships to the farmers but further to that these hardships will be felt throughout the entire area. The Swan River area would have \$1,187,000 less revenue. That means local businesses would be losing \$1,187,000 worth of business. Can a community of under 10,000 realistically withstand this type of revenue loss?

Ethelbert, a small village in an economically depressed area in the centre of the Parkland region with a population of approximately 500 would

lose \$239,000. Should a community of thi size with an average income of \$4603.00/year (Revenue Canada, 1978) continue to subsidize an organization such as CP Rail whose 23 directors made \$25,000 (23 x \$25,000 = 575,000) in a period of 5 months? This makes no sense whatsoever. communities like it in the Parkland will DIE. Where are these people to go? What will they do?

Bill C-155 must be withdrawn until such time as the people of Canada have had an ample opportunity to recognize the total impact and consequences on Canadian agriculture of such a drastic move in doing away with the Crow rate in its present form. We feel strongly that when all Canadian s fully understand what will happen if this bill is passed in any form, that no doubt will be left in anyone's mine that the present Crow rate must be maintained.

In closing, we would like to thank you for giving us the opportunity to express our view.

Submitted by:

Man. Parkland Advisory Committee

(Original signed by)

Ray Spencer - President

APPENDIX ' 'TRPT-214' '

NATIONAL FARMERS UNION, Local 505, District 6

Brief in Support of Crow Rate

We as Local 505 of District 6 of the NFU would like to voice concern on the Federal Government proposal to implement the change in the Crow rate. The farmers that deliver grain to the Neepawa-Rosburn branch-line are concerned that if the Crow statute is removed, existence of this line is doomed due to variable rates.

Variable rates will encourage movement of grain from this line to the neighbouring CP line. Volume will be reduced giving the railway reason for closing the Rosburn sub-division.

The effect of this will be:

1. increase trucking requiring higher road maintenance, resulting in higher taxes
2. increase cost to farmers namely: bigger trucks, longer hauls
3. loss to local businesses
4. an increase in local unemployment
5. less efficient use of energy
6. a decrease in grain production, forcing into red meat production.

We are not denying the need for an adequate u-to-date rail system for the transportation of grain, but we simply cannot afford it.

Cost of production has risen 135% while in the same period grain prices have only risen 13%. We as farmers have no control over either. The Crow Rate is our only guarantee in our cost of production.

By the year 1990 freight rates will be six times the Crow according to Pepins proposal. Do farmers have any guarantee that grain prices will rise accordingly to cover the extra cost?

We as farmers cannot afford to lose the Crow.

APPENDIX "TRPT-215"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

SUBMISSION OF LOCAL 516 OF THE NATIONAL FARMERS' UNION RELATING TO BILL C-155, A BILL TO AMEND THE HISTORIC CROW RATE LEGISLATION

In submitting this brief on Bill C-155 we of local 516 of the N.F.U. must re-emphasize our opposition to any tampering with our historic rights under the present Crow legislation.

We feel that Bill C-155 is the most dangerous threat to Western Canada that we have ever faced.

We are prepared to deal with the parts of C-155 that would be the most devastating to farmers and farmers' institutions,

Part 1(3) and Part 1-13(1) the Senior Grain Transportation Committee and the Grain Transportation Agency Administration are completely unnecessary and a threat to the Farmers' Marketing Agency, the Canadian Wheat Board. Nothing should be done to the C.W.B. domestically that would hurt its ability to market into foreign markets. Allocation of cars should be totally the C.W.B.'s responsibility.

Part 1(18) the C.W.B. shall be in charge of monitoring the railroad's performance and Parliament in charge of the ultimate decision of discipline. This procedure should be that the railroads can get away with non-performance, as they do now. Study procedures and any discipline should be completely public.

Part 29(1) The Annual statement of Investment plans by the railroads should be submitted to Parliament and studied there.

Part 30(1) The Canadian Wheat Board should be solely responsible for the allocation of cars.

Part 33(3) At no time other than a national emergency should the Minister of Transportation be allowed to meddle with the allocation of cars.

Part 11 - Rates The present Crow rate should not be tampered with. Any short fall that the railroads claim should be studied by a committee of Parliament and paid to the railroads directly.

Any payments made to Canadian Pacific Ltd. should also be considered as taking and equity base.

Part 11(38) Costing Review At no time should variable rates be allowed. The distortion to historic and efficient means of getting grain to elevators would be disastrous to the west farm economy.

Part 11(54) Government Payments Any payments should be made directly to the railroads. Their costs must be completely verified first.
(14) The 31.1 million tonne crop should be removed so that there is no impediment to our export efforts.

The products shipped under the Crow rate should be expanded so that all western grown agricultural produce would get equal treatment.

In summing up we will reiterate that:

- 1) the present Crow legislation should remain intact
- 2) Bill C-155 is a threat to the Canadian Wheat Board.
- 3) We feel that Bill C-155 is unnecessarily complicated and does not represent the views of the majority of western farmers.

submitted by Local 516 N.F.U.

Keith Proven
Basswood, Manitoba

APPENDIX "TRPT-216"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

FROM: LOCAL 616 NFU
 c/o Mary Anne Hovdebo
 Birch Hills, Sask.

Brief to the Transport Committee submitted by Local 616, NFU.

Local 616 of the National Farmers Union wish to submit a brief to the Transport Committee.

Local 616 is located in some of the best agricultural land of Saskatchewan. The local includes several small towns and surrounding farming communities. Our town relies on farm income to keep the businesses viable.

If the Crow Rate is abolished, the towns will die. Calculations have been done by the NFU to show what will be lost by the small towns, if the Crow Rate is increased five times. Some examples are:

Birch Hills	will loose	\$1,209,000	per year
Kinistino	" "	916,000	" "
Weldon	" "	471,000	" "
Brancepeth	" "	257,900	" "
Hagen	" "	187,000	" "
Domremy	" "	672,000	" "
Holy	" "	180,800	" "
Meskonaw	" "	133,300	" "
St. Louis	" "	308,300	" "

Our local encompasses an area of four rural municipalities. The total loss to this area is incredible - \$4,335,300 a year. This will destroy our small towns - no farmer will have any cash to buy new implements or vehicles; to buy building materials or create any spin-offs to other local merchants such as furniture stores, repair shops, restaurants and theatres.

Our area suffered a severe frost last August which virtually destroyed our cash crop-canola. The whole town suffered because the farmer had lost his "profit" for the year. However, farmers are optimistic and believe in "next year country". But if we lose the Crow Rate, it would be like having a severe frost every year, and it would destroy our farmers and our small towns. "Next year country" would be an anachronism.

Local 616 of NFU submit we do not want the Crow Rate changed.

Mary Ann Hovdebo
President Local 616

APPENDIX ' 'TRPT-217' '

Presentation to the House of Commons Transport Committee
Regarding the Crow's Nest Pass Agreement and Bill C-155.

Submitted by: Local 620
Region No. 6
National Farmers Union.

Date: August 8-10
Regina Saskatchewan.

Mr. or Madam Chairma and Transport Committee.

Local 620 of the National Farmers Union represents 120 family units in 6 Rural Municipalities of the South Central Region of Saskatchewan.

We feel it is very important to let you know our view on the proposed legislation Bill C-155 because of its far reaching social and economic implications. The N.F.U. has consistently stated that the Crow Rate is non negotiable and we believe that this remains the view of the vast majority of producers. A survey of 1175 farmers in this portion of the province resulted in 79.8% in favour of retaining the Crow rates statute as is and in favour of nationalizing the railroads. This does not mean that we believe the railroads do not need to be upgraded, but rather that Crow retention is not detrimental to railroad revitalization.

It has been constantly reported in the media that farmers do not want to pay more. This gives the impression that farmers are stubborn and have a Very shallow understanding of the situation. On the contrary, the N.F.U. has always defended the Crow as a community and national issue. What we are opposed to is a direct cash transfer from the farmer to the railways bypassing the communities.

Mr. Pepin has stated that the Crow Rate is the last standing barrier preventing new railway construction. Let us look at some facts from Statistics Canada. C.P. traffic from the west to Vancouver for 1965 train haul was 2.9 million tons or 43.3% of traffic. In 1980, train haul was 4.2 million tons but only 18.2% of traffic. Projections for 1990 are that train haul will be 5.9 million tons but only 11.1% of traffic. How can such a small percentage of traffic be such a burden on the system? C.P. can afford to buy Dominion Bridge for 1 billion dollars, but cannot afford the present Crow Rate??

Mr. Pepin has stated that the railways must be properly compensated for providing a service. What is and who decides what proper compensation is? It is our view that the railways have been more than compensated by the land grants upon which cities were built upon. Coal leases land and money grants, etc.

The building of the railway was vital to the populating of Western Canada and still is today. The railway has a goal of profit maximization and at the same time a monopoly on the transportation of grain. The inevitable result of such a situation can only be the exploitation of agricultural producers by a profit motivated corporation. The only sensible way of rectifying this would be public ownership of the rail transportation system in order to provide an essential service for the people of Canada and not every growing profits for a selected few.

It is a well documented fact that the C.P.R. has built a Corporate Empire from the land grants and concessions given to it by the Canadian people

in return for hauling grain at the Crow Rate perpetually. These corporate enterprises cannot be separated in reality although they have been separated technically in C.P. Ltd. and C.P. Investments. Such profits are rendered from these enterprises as to make any supposed losses on grain transportation negligible. It is our firm opinion that if the Crow's Nest Pass freight rates are changed, that all land grants and concessions, i.e. C.P. Ltd. and C.P. Investments should become the property of the Canadian people without compensation.

Changes to the Crow rate would only accelerate consolidation of farms into larger size units and cause further destruction of rural communities. This would result from the erosion of the competitive position that western farmers now have on the international market.

Another major concern is that if variable rates are adopted the entire map can be redesigned. A few connections with rail lines in the U.S. and grain movement can be rerouted to the south. This is continentalism and definitely not in the interests of the majority of Canadians. The Crow rate is a part and parcel of national unity and is not negotiable.

There is no benefit in this legislation Bill C-155 for farmers or the Canadian people. The only benefactors of this proposal are the railways and the price to pay for their contentment is far too great.

We would like to thank you for taking this presentation into consideration and hope you understand the severe implications Bill C-155 would have on the entire Canadian economy.

Sincerely submitted by
Local 620
National Farmers Union

THE CONSENSUS IS IN

Transport Minister Pepin has been leading the attack on the Crow Rate during the past couple of years. When he successfully maneuvered the Sask. Wheat Pool into adopting a position in favour of altering the Crow, he boldly announced that a 'consensus' for change had been reached.

In February, 1981 District 2 of the N.F.U. conducted a scientific sample survey on the Crow. Respondents had the opportunity to choose one of three major proposals--W.A.C., Commodity Coalition and Retentionist, or make some other suggestion.

The survey was conducted in random divisions within 20 chosen municipalities, and included everyone engaged in agricultural production over the age of 18 years. The response rate was 82.7%.

Of 1,175 farmers surveyed, 79.9% favoured retaining the Crow, nationalizing CPR and operating both railways as a public utility. Another 51 favoured simply retaining the Crow.

A dismal 3.8% of those polled accepted the Commodity Coalition proposals, and only 9.2% agreed to the W.A.C. policy.

Indeed, the consensus is in--keep the Crow and operate the railways in the public interest!

P.S.--In August, 1981 the three Prairie Pools commissioned a phone survey to gauge farm opinions. The question on freight rates was put this way: 'It's time that the freight rates were increased to give the railway incentive to improve the system'. Of the 94% who had an opinion across the three prairie provinces, 53% either disagreed or strongly disagreed. In Saskatchewan of the 94% who had an opinion, 65% disagreed, most of whom strongly disagreed.

APPENDIX 'TRPT-218'

We, the members of Local No. 636, Region No. 6, of the National Farmers Union are presenting this brief because we fear the loss of our family farms if we lose the protection of the Statutory Crow Rate as it now stands.

Carl Snavelly has admitted that 'the Canadian farm organization with the best grasps of the implications of Crow change is the NFU'. Those implications include not only increased freight costs but variable freight rates and the undermining of the Wheat Board.

The majority of farmers have a much lower margin of profit (if any) than have the railways. Increased freight costs could be the straw that breaks the camel's back. Snavelly has said 'Technology is against the family farm so some family farms will be destroyed'. We do not want this to happen to us, our neighbours or any farmer who has worked to keep the farm viable and who has a right to enjoy the type of life he has chosen for himself and future generations.

Variable rates will mean closing of elevators, longer truck hauls, larger truck loads and increased costs for road maintenance--all burdens of the farmer.

Should the Canadian Wheat Board be undermined we would be reverted to the disorderly system we had before the Board was formed. Small operators and those a great distance from elevators will be the losers in lack of elevator space and lower prices.

Huge amounts of cash will be gone from towns in Sask. and the towns will disappear. The city of Swift Current will lose over three million dollars in one year at 6 X Crow. We assisted in canvassing the businessmen in Swift Current for their support of the Crow. We got almost 100% who bought and displayed our posters showing their support. Federated Co-operatives Limited, Sask. Association of Rural Municipalities, the United Food and Commercial Workers Union, to mention a few, representatives of the common people of Sask. have passed resolutions for retention of the Crow.

As members of Sask. Wheat Pool we do not understand that Board's decision to allow any changes to be made in the Crow Statute. We must 'KEEP THE CROW'--our only protection against railway corporations exploitation.

WHAT LOSS OF THE CROW RATE WOULD DO TO US--

THE PRODUCER

1 quarter of land (1/2 crop) - all wheat.
80 acres @ 30 bus. per acre = 2400 bus.

Crow Rate - 13.5¢ bus.

FREIGHT RATE COSTS

Quarters of land	CROW COST	6 X CROW
1	\$ 324.00	\$ 1,944.00
5	1,720.00	9,720.00
10	3,240.00	19,440.00

SWIFT CURRENT AREA BUSINESSES

Crow rate is \$4.95 a Tonne.

Handling Tonnes - 81 - 82		Crow Cost	6 X Crow
Swift Current	103,000	\$ 509,850.00	\$3,059,100.00
Waldeck	33,000	163,350.00	980,100.00
Rush Lake	30,000	148,500.00	891,000.00
Whymark	22,000	108,900.00	653,400.00
Success	44,000	217,800.00	1,306,800.00
<hr/>		<hr/>	<hr/>
Total	232,000	\$1,148,400.00	\$6,890,400.00

This means \$5,742,000.00 LESS income that farmers will have to spend

EXAMPLE - one year -

	478 less \$12,000.00 vehicles
	95 less \$60,000.00 tractors
	71 less \$80,000.00 homes
or	229,689 less \$25.00 jeans or shirts

1,914 families with \$3,000.00 less

THE 'INDICATED COMPENSATORY RATE' by 1990-91 is \$44.83 per tonne

9.1 X Crow - AN INCREASE OF 910%

National Farmers Union
Local No. 636, Region No. 6
L. Elsie Rayner
President

APPENDIX "TRPT-219"

(TYPED FROM HANDWRITTEN LETTER)

July 18, 1983

Local 650 N.F.U.
Centering around Prince Albert, Sask.

We at the local level have done a survey of 9 elevator delivery points. 1352 permit holders delivered 6,795,800 bushels of grain, cost of transportation crow rate approx. \$951,000 average cost to producer \$700. At 5 times crow cost to area producer \$4,755,000 or an average per producer cost of \$3,517 an increased cost over crow rate to area or community \$3,804,000 to producer average income of \$2,817 with the present price of grain producers are already in a handicaped position, without increased transportation cost.

We, as producers, cannot accept additional reduction in our return because bankrupt conditions already prevail.

We don't see passing the cost on the consumer as being possible nor is it responsible when it would further burden the unfortunate and unemployed.

The treasury is in a better position to cope with fluctuating economic conditions. As producers, another area of economics, a major portion of grain is exported and sold at a price buyers can pay, goods bought in return to balance trade, is tarrif protected an unfair disadvantage for producers. (No Change in Crow Rate - Subsidy paid to railway). Many points of concern could be raised as to how much railways would take out of a community and spend elsewhere, etc.

P.S. Hearings should be held in more places throughout.

President of Local 650

Clem Tuiorzynski

Box 1353
Prince Albert, Sask.
S6V 5S9

APPENDIX ' 'TRPT - 220' '

SUBMISSION

to

HOUSE OF COMMONS TRANSPORT COMMITTEE

REGINA HEARINGS

ON THE

DEBATE ON BILL C-155

NATIONAL FARMERS UNION

DISTRICT 6, REGION 6.

SUBMISSION TO HOUSE OF COMMONS TRANSPORT COMMITTEE ** REGINA HEARINGS.

RE: THE DEBATE ON BILL C-155.

Honourable Members, I present this brief on behalf of District 6, Region 6 (Province of Saskatchewan) of the National Farmers Union in the hope that your government will reconsider changes to the Crowsnest Pass legislation.

District 6 encompasses an area between the North Saskatchewan and South Saskatchewan rivers, bordered on the west by the Alberta border and on the east by a line running north and south approximately 40 miles west of Saskatoon. The district represents about 20,000 square miles in very rough estimate. This is a major grain growing area in Saskatchewan which includes the well known Rosetown, Kindersley-Elrose grain producing areas. Cattle are also produced in considerable quantities on the north and east sides of the district.

Our organization is traditionally the educational arm of the farmers movement. We have studied the issue thoroughly, have studied financial records and ratings. We started out with concern for farmers if the Crow rate changed. The more we studied the more convinced we became that the Crow (Statutory) rate does not need to change at all as far as grain is concerned.

Farmers in Saskatchewan have lived for too many years beside railroads and CPR quarters of land to ignore the mismanagement that has been perpetuated by that company through the years. We have seen tracks that were not repaired, land that lay idle for years, trains that were scheduled at times that served no one along the route and 'lost' boxcars hidden on sidings back in the bush. Believe me, if we farmed like the CN and CP run a railroad we'd have been working for someone else in no time flat.

Studies have been made that show that the railroads have never lost money hauling grain. A table of figures in the book To Kill The Crow by John Gallagher shows a profit for the last five years.

Table Seven--(53)
Five-Year Summary

	1981	1980	1979	1978	1977
Figures in Thousands					
Revenues	\$12,336,266	\$ 9,984,546	\$ 8,177,779	\$ 6,724,540	\$ 4,899,048
Net income from:					
CP Rail	\$ 127,168	\$ 121,595	\$ 108,737	\$ 75,945	\$ 65,189
CP Air	(22,781)	2,853	13,120	19,998	3,340
CP Ships	43,782	52,360	26,320	(8,654)	(10,730)
CP Trucks	5,466	(1,527)	(1,861)	2,158	1,183
Soo Line Railroad Company	23,008	23,076	17,799	14,815	11,151
CP Communications	4,936	4,955	6,005	2,979	2,602
Miscellaneous	16,993	16,898	3,527	8,011	(2,875)
Canadian Pacific Enterprises Limited	287,007	362,947	334,495	234,534	170,002
Income before extraordinary item	485,579	583,157	508,142	349,786	239,862
Extraordinary item	-	-	-	-	7,166
Net income *	\$ 485,579	\$ 583,157	\$ 508,142	\$ 349,786	\$ 247,028
Total assets	\$16,330,185	\$13,038,501	\$11,002,393	\$ 9,255,931	\$ 7,631,385

* All references made to 'net income' indicate 'profits' after all taxes and expenses

The National Farmers Union did a complete documentation on grain handlings at all grain delivery points across the prairies in 1980-81. For district 6 the total grain handlings add up to 1,942,600 metric tonnes. The loss at 5 times Crow comes to \$ 41,749,700.00 per year for this district alone--(1). No wonder farmers are fighting tooth and nail to retain the Crow rate. It has been estimated that by 1990 it could cost farmers \$300.00 per truckload of grain for freight alone--(2) Mr. Henry Ropertz, Federal Department of Finance, in a speech at Cut Knife, Saskatchewan said that the farmer who pays 13¢ a bushel at present to ship his grain will pay 72¢ a bushel early in the next decade. By then the farmer will be paying about 60% of the true cost of shipping grain with the government picking up the rest. The federal government has already spent 400 million dollars on the Prairie

Branch Line Rehabilitation Program and is committing another 670 million dollars for its completion.--(3)

A Department of Transport chart illustrating projected exports provides a key in the current problem.

	<u>EXPORTS</u> (Millions of tonnes)	
	<u>1980 (Actual)</u>	<u>1985 (Projected)</u>
Coal	14.1	39.9
Grain	10.0	15.0
Sulphur	5.4	6.5
Potash	3.6	5.9
Other	<u>11.5</u>	<u>13.7</u>
	44.6	81.0

Apparently the railroads will need a much better tracking system to allow for the needs of the coal industry in the future. However, according to an article by John Schreiner--(4) the above projected increase will not come for several years beyond 1985 because global recession has resulted in a drop in export coal traffic. Why then such a determined thrust to change the Crow? And are farmers being made the scapegoat to provide service for coal?

In the same article Mr. Schreiner says: "Led by executives from Western Canada's coal industry the task force played a crucial role in galvanizing a change in freight rates dating from 1897. One federal public servant who watched the process says the group did some of the most effective lobbying he has ever seen." How can farmers, organized or not, compete with lobbying backed by the kinds of dollars C.P. Enterprizes have? Further, why should we have to lobby? Surely the government of Canada is responsible to people, not corporate interests.

Communities across the prairies have little concept of the economic changes taking place by this Bill C-155. In my home community of Cut Knife there will be 2.6 million dollars less per year. There is no way that a town of that size can afford to lose even 1/4 of that amount of money. We there ask you, the committee with the power, to use that power to protect people not corporations.

Respectfully submitted,

Vilda M. Laing, District Director, NFU.

NOTES

- (1) National Farmers Union records of grain handlings.
- (2) Henry Ropertz, Department of Transport.
- (3) Christopher Waddell. The Nation's Business, Feb. 12, 1983.
- (4) John Schreiner. The Nation's Business, Feb. 12, 1983.

APPENDIX ' 'TRPT-221' '

P R E S E N T A T I O N

TO THE

Working Group on Effects of Western Grain

Transportation Initiative on Eastern

Canadian Agriculture

BY THE

ONTARIO FEDERATION OF AGRICULTURE

October 14, 1982.

The Ontario Federation of Agriculture welcome this opportunity to present our views on the Western Grain Transportation Initiative. The OFA is firmly of the opinion that a solution must be found to the Crow problem. But any solution must be equitable and must provide a firm basis for a long-term and permanent resolution of the conflicts that have given rise to this Initiative. Our participation in this dialogue underlines the fact that we view the Crow question as one that must be addressed in a national context.

We would like to make it clear that we view the Crow rate as a regulation issue and not as an agricultural subsidy issue. The Crow was originally part of an agreement between the federal government and the railways, whereby the railways, in exchange for land and money, agreed to move grain at a statutory rate. This Crow rate was a profitable one for the railways until some time in the late 1950's. Only when the railway costs began to exceed the revenue from the movement of grain at the Crow rate did the Crow become a subsidy on grain transportation.

The fact that the Crow rate has been an effective subsidy to western grain growers for the past 25 years has altered resource allocation, both within the prairies and between the prairies and the rest of Canada. The effects of the Crow on resource use in the prairies has been widely discussed. Apparently, less thought has been given to the question of east versus west.

However, the solution to the Crow problem should be one whose primary focus should be compensation of the railways for the cost of moving statutory grain. The goal should not be to perpetuate an escalating level of subsidies to western agriculture. In our view, any solution must be guided by the following essential principles: (1) the cost to taxpayers must not be excessive, i.e. it must be a minimum cost solution, (2) shifts in the economics of resource allocation that would result must be gradual and (3) the solution should be permanent. It should not lead to a situation in the future when the present initiative will be seen as inadequate and inequitable.

Our analysis of Gilson's recommendations focuses on three major points: (1) their implications for the competitive position of Ontario livestock producers vis-à-vis their western counterparts, (2) the cost to the public of Gilson's recommendations and (3) whether they indeed represent a permanent policy response to the Crow dilemma. We have also made an examination of the Wheat Pools' WREF proposal as it relates to the above points. Also included is our critique of the Working Group paper dealing with impact on eastern agriculture. Finally, we put forward our proposals for resolving the Crow issue.

The Competitive Position, East vs. West

The combination of paying an increasing proportion of the 'Crow benefit' to the producer, and increases in the producers' share of railway costs provides significant feeding advantages to the western livestock producer. Under the

8% and 6% cost increases assumed by Gilson, by 1999/2000 western pork producers could have a feed cost advantage of 12¢ per pound, shipped. Beef producers would have an advantage of almost 13¢ per pound of gain advantage. If railway cost increases are underestimated in Gilson's report, then these advantages increase significantly. At 10% cost increases, western pork producers would have a 22.5¢ advantage, and beef producers would have an advantage of almost 24¢. These numbers are of sufficient magnitude that inflation should not render them insignificant.

TABLE I

Additional feed cost advantage by 1999/2000, assuming various cost increases.

	8 and 6%	8% - \$/tonne -	10%
Feed Grains	56.64	73.84	104.41
		- ¢ -	
Pork (per pound shipped)	12.1	15.6	22.5
Beef (per pound of gain live basis)	12.8	16.8	23.7
Eggs (per dozen)	6.9	8.9	12.6
Broilers (per pound)	3.7	4.8	6.8

Assumptions: 4.74 lbs grain per pound of pork shipped, 135 lbs shipped per hog
 5 lbs grain per pound of gain in beef, 500 lbs of gain
 2.66 lbs grain per dozen eggs
 1.44 lbs grain per pound of chicken

It is difficult to pinpoint precisely what impact this feeding advantage would have on eastern agriculture. At the very least, we believe it would mean eastern fed beef production would not increase. Our cattle prices would be consistently at the export floor, since prices above this level would encourage western production to move east instead of south. The worst case would be if these changes caused our livestock industry to shrink. In any case, the eastern livestock industry would have an income disadvantage vis-à-vis the west. The western livestock industry would gain a degree of stability, since the wider feed margin provides greater protection against adverse price and cost changes. Our industry, on the other hand, would not gain stability and may in fact become less stable if we must operate with prices at the export floor.

The question of how much of a supply response will be forthcoming from the western livestock industry has not been satisfactorily answered. On the basis of past response, quantitative models of the livestock and grains systems predict the supply response of livestock producers and grain growers to changes in product prices. Changing the Crow as proposed by Gilson will certainly result in a permanent lowering of grain prices. Producer response to such a change would very likely be different than to temporary market-

induced price fluctuations. Market conditions will still cause fluctuations in grain prices, but for the prairie livestock producer, these fluctuations will be around a different base.

Impact assessments, such as the one prepared by the Working Group on Effects of Western Grain Transportation Initiative on Eastern Canadian Agriculture apparently have ignored the U.S. Meat Import Law. While this law applies to meat and not live cattle, it has the potential to have impact on export possibilities for western cattle. In years when the Meat Import Law would be in force, there would be no significant market for western beef other than the rest of Canada. Excess western production shipped east would have to have a price impact. Increased shipments of western beef into the east would keep Ontario prices consistently at the export floor, instead of the present prices which are at, or close to, the import ceiling.

The Working Group paper states that "...even a sizeable long run increase in western Canada's beef output, following a revision to the Crow, will have only a relatively small impact on total North American supplies (and hence on cattle prices)". This may be so in a global context. However, if a significant amount of western cattle is destined for a few markets, the U.S. cattlemen presently supplying them would likely attempt to protect these markets. Canadian cattlemen would be competing with U.S. cattlemen for the market in high-quality beef. This would be more of a threat than Oceanic imports of low-quality beef. Combined with the spectre of the Meat Import Law, this makes it optimistic to expect easy access to American markets for surplus Canadian beef.

Pork production would also be affected by lower feed costs. In fact, the feed advantage would be more pronounced compared to beef, since hogs consume relatively more grain than beef cattle do. The most likely result would be that Ontario and Quebec would lose export opportunities to the west. At present, Ontario is not a significant exporter of pork, but Gilson's report virtually eliminates any chance for growth in this direction.

The Working Group paper states that "without a revision to Crow, for example, western hog production may continue to decline." While the west has lost market share, the trend in prairie hog production is still positive. Production has fallen off since the peak of 1970-74 when there were low grain prices due to surplus prairie grain. In fact, what western production has indicated in the past decade is that it is very sensitive to grain prices and the relative profitability of grains vs. hogs.

The disadvantages of the Gilson recommendations are not necessarily evenly distributed for the east. For instance, an increase in beef production in the west could increase calf prices which would benefit our cow/calf producers. However, this would increase the disadvantage to eastern finishers by reducing their feeding margin, leaving them less able to cope with adverse price and cost changes than before.

There is also some possibility if the Gilson recommendations are implemented that Ontario feed grain production could increase. Based on Gilson's report, it could be assumed that more western barley would be fed on the prairies and grain growers would tend to produce less barley and more higher-valued crops, such as wheat. Ontario production could increase to replace western grain moving to Quebec and the Maritimes. However, we feel that there are limitations to the present feed grain marketing system in Canada, which would hinder our ability to make the most of this potential opportunity. It is also not clear if it is profitable or possible to significantly expand our grains industry in Ontario.

The pools' WREF proposal does not present a significantly different scenario. WREF has a more immediate impact, since it would begin to compensate for the 'Crow hurt' as soon as the proposal is implemented, as opposed to Gilson's phased-in approach. However, under Gilson's recommendations, the stimulus to the western livestock industry is entirely one of inducement--induced through a depression of feed grain prices in the prairies. Under WREF, the stimulus to the western livestock industry is partly induced (through grain price depression) but also partly direct, in the form of a compensating production subsidy. As such, WREF would elicit a much stronger supply response from western livestock producers than Gilson's recommendations.

TABLE II WREF vs. GILSON

	1982/83	1990/91	1999/2000
Relative decrease in prairie grain prices compared to continuing Crow		- \$/tonne -	
-- Gilson	--	30.34	56.64
-- WREF	--	9.76	30.46
Compensation to livestock feeders			
-- Gilson	--	--	--
-- WREF	11.17	15.25	19.39
Change in feeding advantage to west			
-- Gilson	--	30.34	56.64
-- WREF	11.17	25.01	49.85

Note: The above numbers have been derived from Gilson's cost projections. They do not take account of the second order effect of grain shippers' contribution to WREF.

We realize that livestock production in the west will increase over time as western producers regain their historical feeding advantage. It would be unreasonable for eastern agricultural interests to attempt to prevent this shift. However, we are concerned with the speed with which the adjustment

will occur and the means that will be employed to create it. Obviously, a gradual adjustment is preferred, since it would allow eastern producers time to make appropriate changes in their operations. It would also allow time to assess the extent of actual impacts, and assistance required in the adjustment phase. Ideally, western livestock producers should derive their feeding advantage from the lowering of grain prices as a result of grain producers paying increased transportation costs. The WREF proposal, with its direct payments to western livestock producers, is totally unacceptable. The production decisions that would result would not be in response to normal market factors, but would be motivated by a desire to continue receiving a guaranteed cheque in the mail. Eastern livestock producers would not tolerate a solution such as this.

Cost to the taxpayer. On the issue of cost to the taxpayers, Gilson's proposals are open-ended and have the potential to escalate considerably from what Gilson implied. Since Gilson built in cost-sharing between grain growers and the federal government, an increase in the expected rate of railway cost increases means higher costs to the government. Assuming the 8 and 6% cost increases used by Gilson, the cost to the federal government would be \$744.7 million in 1982/83, \$932.1 million in 1989/90 and \$994.4 million in 1999/2000, a cost increase of 33.5%. If costs actually increase 10% from 1982 onwards, the cost would be \$759.2 million in 1982/83, \$1.2 billion in 1989/90 and \$2.3 billion in 1999/2000, an increase of 203.5%. If Gilson guessed wrong on cost increases, this is a burdensome cost to the taxpayer. We would like to point out that it is very likely that cost increases for the railways could be higher than the overall level of cost increases in the economy due to the financing of the massive capital expenditures planned by the railways. It is not unrealistic, therefore, to assume cost increases may be more than those used by Gilson.

TABLE III

Cost to the federal government

Cost increases	1982/83	1999/2000	Increase
	- \$ million -		- % -
8 and 6%	744.7	994.4	33.5
8%	744.7	1478.5	98.5
10%	759.2	2304.9	203.5

Gilson's proposal of paying the Crow benefit on an acreage basis would create what he called a "dilution in benefits", which he proposes to partially offset by an Agricultural Adjustment Payment. This would cost the federal government \$305.1 million to be paid from 1983-84 to 1988-89. It is questionable whether such a payment is necessary or justified. In addition to

the temporary level of protection offered by the adjustment payment, Gilson also suggests formation of a Freight Rate Stabilization Fund. The cost would be shared one-third producer and two-thirds federal government. The cost of this proposal was not estimated. However, if the recommendation is accepted, western grain growers would have two stabilization plans to protect them. The present Western Grains Stabilization Act works on a margin basis. Higher transportation costs will reduce the producers' margin and likely trigger WSGA payouts for the next few years. The proposed new Freight Rate Stabilization Fund will pay out if transportation costs exceed some specified share of the price of wheat. It is likely that whenever the Freight Rate Stabilization Fund makes a payout, so will the WSGA, amounting to double compensation. This seems like an unwarranted level of protection.

The Gilson recommendations and the WREF proposal are about equally expensive to the federal government, since the WREF proposal accepts Gilson's suggestion of cost-sharing with the federal government. The cost of the WREF proposal in conjunction with the unacceptable direct payments to livestock producers lead us to reject it as a viable solution to the Crow problem.

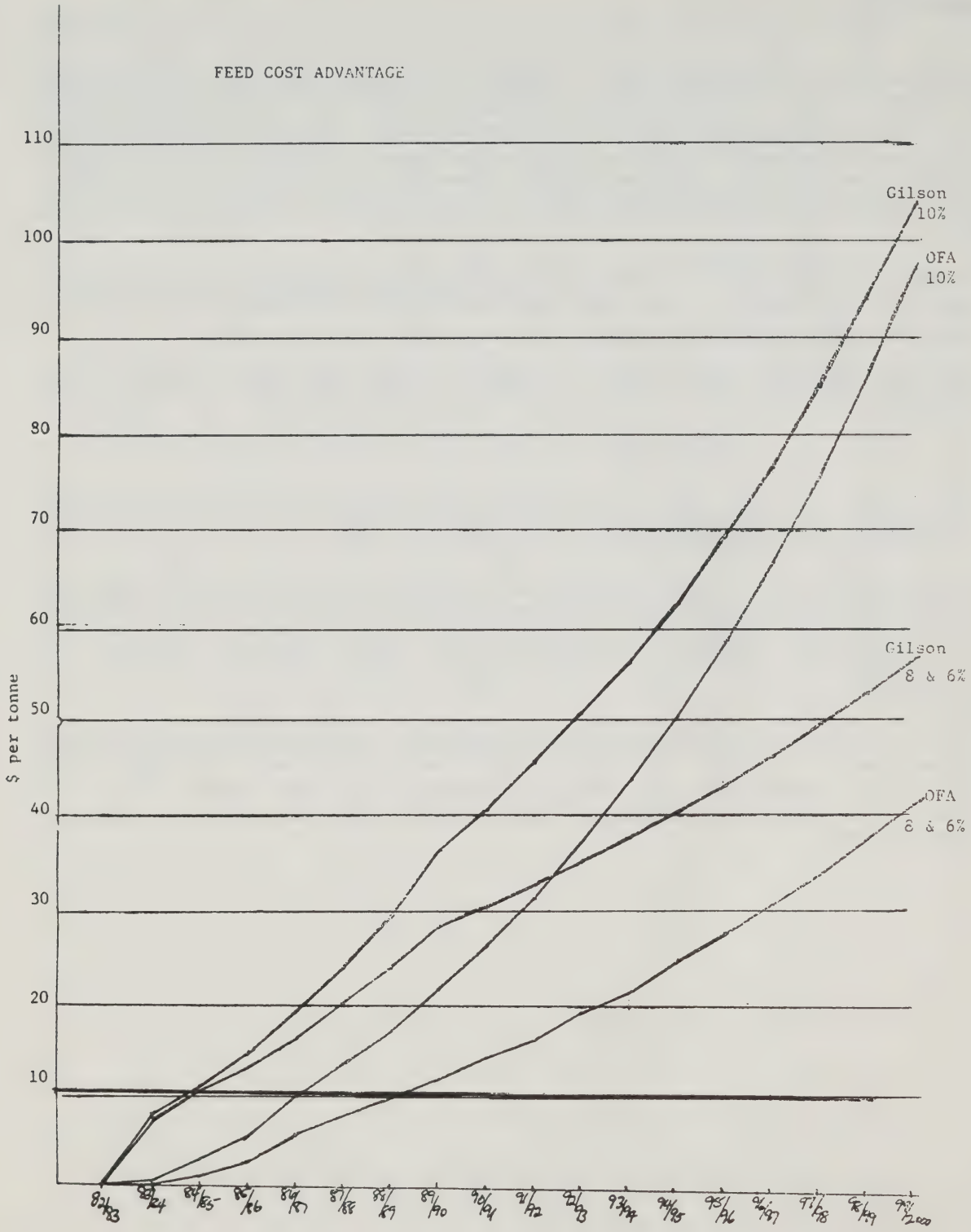
In addition to being unnecessarily expensive, Gilson's solution can hardly be described as a permanent policy response. Grain shippers will be required under Gilson to pay no more than 4.5% of the year-to-year increase in cost of transportation. On the other hand, shippers of secondary products will be required to pay the full cost of transportation. This will lead to a situation in the future where, although the cost of moving statutory grain and non-statutory products will move in parallel, there will always be a gap. Thus, if railway costs should increase at a steady 8% per annum, grain shippers will pay no more than 56.25% ($4.5/8$) of the cost of moving the grain. This would certainly lead to a situation where western livestock producers could once again be expected to complain about the inequities of the new 'new Crow' rates.

RECOMMENDATIONS

Our examination of the Gilson proposal and the WREF alternative has shown there are deficiencies in how these proposals satisfy the principles we regard as essential. We stated these principles as (1) the cost to the taxpayer must not be excessive, (2) shifts in the economics of resource allocation must be gradual and (3) the solution must be permanent. We propose the following recommendations as a viable way to satisfy these criteria and solve the Crow issue:

1. A cap should be placed on the level of government expenditure required to pay the Crow benefit. The 1981-1982 shortfall is estimated to be \$644.1 million. The government payment should be set at this level.
2. The Crow benefit (\$644.1 million) should be paid only for the movement of grain.
3. All future cost increases should be paid by the grain producers.
4. The need for an Agricultural Adjustment Shortfall payment would be eliminated if recommendations 1 to 3 were in effect.
5. The Freight Rate Stabilization Fund seems to be an unnecessary addition to the present stabilization program available to the west. The cost of this stabilization was not included in the calculation of the cost to the government of Gilson's recommendations. This program should be eliminated.
6. Any solution to the Crow issue will involve a shift in livestock feeding advantage to the west. The federal government should make provision for adjustment assistance to eastern producers in the event that the transition in feeding advantage causes significant disruption in eastern agriculture.

FEED COST ADVANTAGE



APPENDIX "TRPT-222"



Head Office: 250 Oak Point Road, Winnipeg, Manitoba R2R 1V1 • Brandon Terminal: 1515 Richmond Ave. E., P.O. Box 398, Brandon, Manitoba R7A 5Z2

July 22, 1983

The Right Honourable Pierre E. Trudeau
Prime Minister
Government of Canada
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0S2

Dear Mr. Prime Minister:

We are pleased that your government, prior to the passing of the Crow's Nest Pass Freight Rates Agreement, has decided to have the Commons Transportation Committee hold hearings across the Country to obtain reaction to the governments proposed changes to the legislation. We are therefore taking this opportunity to express our concerns.

We are a Trucking Company actively involved in transporting grain as well as specialized crops which it is proposed will come under the umbrella of the new legislation.

To say our business would be adversely affected if the proposals become law would be an understatement. We expect that not only our own business, but that of our competitors, and even more profoundly, the shipping public would suffer both from an economic point of view as well as in the service the public would receive.

Our main reasons for concern are as follows:

1. By bringing the additional crops under the "Crow", the rate will now be subsidized. The subsidy however, will only be payable to the railway, and not the trucker. Therefore, the shipper will not be able to afford to ship by other than rail, and many of the specialty crops, which traditionally were shipped by truck, will now be lost to the trucking industry.

You are probably aware of the fact that some years ago there was only a minimal amount of grain transported by the trucking industry. However, because of the fact that the railways were unable to provide the service for whatever reason, the shippers and producers turned to the trucking industry for relief. The result has been the substantial investment of companies such as Paul's Hauling Ltd. of considerable dollars in equipment and personnel to move the grain. This additional mode of transportation has been extremely beneficial, and I may even say, absolutely necessary to the shippers, producers and the public generally.

No matter what steps the government of Canada takes to subsidize the railway in transporting grain, the immediate and perhaps even long range effect will not be sufficient to enable the railways to carry all of the grain which has to be transported from time to time.

It is therefore obvious that the subsidy you are proposing to pay should be paid directly to the producer instead of the railway. The producer would then have a choice as to the mode of transportation he wishes to utilize, and it would be up to both the railway and the highway transportation companies to compete for this business in a way that would result in the best possible service, at the least cost to the producer.

While I recognize that your main concern is to arrange for the most efficient manner to transport the grain, I trust you will not lose sight of the fact that many trucking companies may very well be put out of business, if the grain which they have been transporting up to this point in time, is primarily hauled by the railway, as the result of the subsidy to be granted to them and not the trucking industry. This would particularly apply to those trucking companies who have devoted most of their efforts to the hauling of grain and very little other products.

2. The economies, which have been available in the past, of combined rail and truck participation in the transporting of grain will now be lost. It will no longer be economic for a shipper, who had traditionally used truck transportation in the past, to continue to use this method of transportation. The growth of the trucking industry through healthy competition, will be depressed.

3. Government policy, in accordance with the National Transportation Act, clearly calls for equitable treatment to be given to all transportation modes. The proposed Crow Legislation however, is in opposition to this policy, and places the trucking industry in a very unfair competitive position.

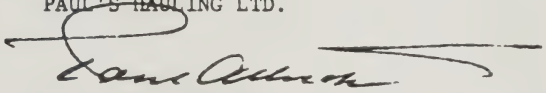
In summary, therefore we earnestly ask that the government consider the following changes in the proposed legislation.

- a. That the specialized crops, as in the past, not be brought under the umbrella of the proposed Crow legislation.
- b. That the subsidies being proposed, be paid to the producer, rather than the railways.
- c. That the principle of equitable treatment to all transportation modes as enunciated in the National Transportation Act be re-affirmed and up-held when the new legislation is enacted.

This letter is being copied to several other persons and groups, in the hope that the points we are attempting to make will receive the widest possible consideration from those who will finally make the legislative decision.

Yours truly,

PAUL'S HAULING LTD.



Paul Albrechtsen
President

P.A./el

encl.

Copies of the enclosed to:

The Honourable Jean-Luc Pepin	Minister of Transportation
Mr. Robert Bockstael	Member of Parliament - St. Boniface
Ms. Santosh Sirpaul	Clerk, Parliamentary Transport Committee
The Honourable Howard Pawley	Premier of Manitoba
The Honourable Samuel Uskiw	Minister of Highways & Transportation - Manitoba
The Honourable Pete Adams	Minister of Municipal Affairs - Manitoba
Mr. Rolly Painchaud	President - Manitoba Trucking Association

APPENDIX ' 'TRPT-223' '

Submission
to the
House of Commons Standing Committee on Transportation

July 19, 1983

by

Pedersen Brothers

Baldwinton, Sask.

We are three brothers farming together near Cut Knife, Saskatchewan with approximately 240 hectare under cultivation and 470 colonies of bees. Our delivery point and post office is Baldwinton.

We are members of the Saskatchewan Wheat Pool, the Saskatchewan Federation of Agriculture and the Saskatchewan Association of Rural Municipalities, but we don't feel these organizations do a very good job of speaking for us. We specifically reject the position of the SWP and SFA on the 'Crow'.

We are pleased to have this opportunity to make our views known on the matter of the 'Crow Rate', but first have to register our displeasure on the time of the hearings, restricted locations for hearings, and the lack of advertizing about where and when the hearings, and the lack of advertizing about where and when the hearing would be held. July and August are not convenient times for most farmers to take the time to prepare a presentation on a topic as wide ranging as the Crow. November would have been a much better choice if there was genuine interest in getting input from farmers. After choosing August for the hearing and restricting it to Regina for only three and a half days eliminates many farmers who would have made presentations if the locations had been more convenient. But the single itme that ensured very few farmers would be heard was the total lack of any kind of advertizing in the weekly papers or over the radio as to times, places, or the format the hearings would take.

Farmers, such as ourselves have listened to a lot of pulicity about the railways having to haul grain at a 85 year old rate, but nothing seems to be said about the lack of increase in farmers prices. For instance, in 1974, we sold Number 2 Wheat for an initial price of \$3.47 1/4 per bushel at Baldwinton and received a \$.82 final payment (approximately \$157.60 per tonne). By comparison, in 1983, we sell Number 2 Wheat for \$156.18 per tonne with almost no hope of a final payment. At the same time, fuel costs have gone from 37.6¢ per gallong for diesel fuel and 40.5¢ for purple gas in 1974 to 34.8¢ per litre for diesel and 36.6¢ per litre for gas in 1983. Other farm input costs have risen in a similar manner.

We will now go back in history and touch on some selected periods in the span this rate has been in effect. Please note, we are not footnoting our sources that we use in this brief.

When this rate first came into being in 1897, it was brought about by an agreement between the Government of Canada and the CPR. It was an agreement of convenience. CPR was planning to build the Crowsnest line regardless, to tap the rich mineral areas in southern B.C. and the government was going to have to regulate rates on the railroads because of western political pressure. The rate that was agreed on was probably the highest rate that would be tolerated by western farmers of the day. The rate had to be lowered to meet competition from Canadian Northern in a few years. The rate did not rise again to the agreed rate until 1916 or 17. (This reduces the present rate to

less than 70 years old.) In 1919 and 1920, Western farmers were receiving around \$2.50 a bushel for wheat as compared to \$4.25 in 1983.

From 1929 to 1939, farmers received from \$.25 to \$.75 per bushel for wheat, but the railways still took the same rate they had been receiving when wheat was much higher. One price we will quote for this period is what our father received the first year he farmed in 1929. It cost him 9¢ per bushel to thresh, 9¢ to store it until the next spring when the price should have been up, but he only received 27¢ per bushel. The railway would have still been paid their 13¢ per bushel freight to haul. If there had been justice in prices in that decade, the freight costs would have been 1 to 2¢ per bushel.

The costing procedures that the railroads' needs are calculated on appear to be totally unreasonable. If farmers could cost like Snively did for the railroads, we would need at least \$1500.00 per tonne for wheat. The rate of return of 22 % on investment they haven't made is ridiculous.

CPR claims it can't raise \$500 million to build the Beaver tunnel, but CP Air could spend \$500 million the same year on new aircraft. CP Rail had higher profit in 1981 than did CP Air in the previous 5 year period.

A major selling point by the abolitionists is the fact the railways haven't invested in any new grain cars since 1951. However, it needs to be pointed out that very little was invested in any kind of rolling stock in that period. The potash industry had to buy a fleet of cars even though the rate on potash was supposed to be compensatory. The coal industry, the same; the lumber also. Looking across the line, the U.S. railroad used the same technique of not replacing rolling stock so the shippers had to supply the cars.

Turning now to possible effects of the proposed bill:

- Performance Guarantees: Neither CNR or CPR has had a very good track record of living up to agreements or commitments. The federal government has shown no desire ever in the past, to get tough with either railway for not performing. Why should we expect a change on the part of either railways or government?

- Increased Rates will have a two-fold effect on local communities.

1) Farmers will have considerable less money to spend and will be doing more shopping around before they spend.

2) With higher rates the railroads will be able to offer discounts for multiple car loading and cause an accelerated centralization of the handling system. Increased rates will also cause a rapid increase in farm bankruptcies.

- Centralization will place a much greater stress on our roads and in turn place more costs onto farmers via taxes to pay for road maintenance.

- Creating Economic Diversity by increasing grain freight rates is a pipe dream. In the past, every time grain prices have dropped, it has led to a farm depression.

- The Dominion Coal Lands can be released without touching the rest of the Act.

We recommend the following:

1. The Statutory Rate be maintained as is.
2. The government use its power to ensure performance by CNR and CPR.
3. A National Transportation Policy be developed which regards transportation as a public utility.
4. Amalgamation of CNR, CPR, and BCR and any other railways under one management.
5. A realistic costing study of the entire rail system in total.
6. If the railroads need more money in total, then it comes from the federal treasury.

Respectfully submitted,

PEDERSEN BROTHERS

John Pedersen
Gilbert Pedersen
Edmund Pedersen

APPENDIX "TRPT-224"

Brief

to

The House of Commons Committee on Transport

on

Bill C-155, The Western Grain Transportation Act

presented by

The Prince Albert and District Labour Council

Prince Albert, Saskatchewan.

Regina, Saskatchewan,

August 8 - 11, 1983

The Prince Albert and District Labour Council includes Union locals representing membership engaged in a variety of industrial, transportation and service activity. A list of the membership of the Council is attached as Appendix I.

The Prince Albert and District Labour Council and its members are keenly interested in rural matters both because of the rural background of many of their members and also because continuing employment for many union members is dependent to a great extent on the prosperity of the rural area surrounding Prince Albert. Many union members in Prince Albert have parents, brothers, sisters and other family relations who are actively engaged in farming. Many of our members maintain close contact with the rural community and indeed some of them engage in farming activity themselves.

Our membership is keenly interested in Bill C-155, The Western Grain Transportation Act because of the severe impact it will have on the rural community and also on the City of Prince Albert. Increases in grain freight rates will seriously erode farm income and consequently the purchasing power of the farm community. This will have obvious effects on urban communities such as Prince Albert. Many other consequential effects flow from such an erosion of income including reduced industrial activity in many other parts of Canada and reduced tax revenue for all levels of government.

The Prince Albert and District Labour Council is particularly concerned about the impact of Crow rate changes on the future of Prince Albert City as well as on

the surrounding rural community. Prince Albert is located near the northern edge of agricultural settlement in Saskatchewan. It is not surprising as a consequence some of the agricultural activity near Prince Albert is more economically marginal than in many other areas and is subject to a greater number of hazards than other agricultural areas. In particular the short growing season, frost and wet harvesting weather make farming operations very difficult. In spite of these problems many of the farmers in this area have been successful in developing sound farm operations and a reasonable standard of living. However the hazards they must continually contend with make it a very fine line for them between a good farm operation and one that is untenable in the long run.

The situation described for the Prince Albert area is only one of the many consequences flowing from Bill C-155 that should be seriously considered by the Committee. It is our view that the difficulties created by Bill C-155 will impose too great a burden in both rural and urban areas in Western Canada. Consequently we urge the Committee to look for other solutions to transportation problems than those contained in Bill C-155.

Among other things we would urge the Committee to press for changes in railway operations that would bring some sense into them for the future. For the past fifteen to twenty years the railways and some other people have been greatly concerned about the abandonment of uneconomic branch lines. Many of these lines provide an important service to communities along their route.

However no one has paid much attention to some of the crazy problems created in the past as a result of railway companies insisting on building their lines too close to each other and by their failure to co-operate in operations.

We in Prince Albert are particularly conscious of this matter because there are a number of railway lines near Prince Albert where there are joint running rights by both CN and CP. The federal government insisted on these joint running rights only near the end of the railroad building era and it happened to affect a number of construction projects near Prince Albert. Had the federal government required the railways to co-operate more in earlier years some of the problems we now face could have been avoided. There are many things the railways could do to improve their operations other than getting rid of the Crow rate which has been so important to the prairie economy.

We urge the Committee to reject Bill C-155 and to press for a new approach to transportation problems that will not discriminate against an important sector of the Canadian economy, prairie agriculture, which is exposed to so many hazards and risks and which has so little guarantee of prices and income for the future.

PRINCE ALBERT & DISTRICT LABOUR COUNCIL
AFFILIATES:

Canadian Union of Public Employees, Local 858

Canadian Union of Public Employees, Local 81

Canadian Union of Public Employees, Local 84

Canadian Union of Public Employees, Local 600-1

Canadian Union of Public Employees, Local 600-7

Canadian Union of Public Employees, Local 1518

Canadian Union of Public Employees, Local 1959

Canadian Union of Public Employees, Local 160

Canadian Union of Public Employees, Local 1788

Canadian Union of Postal Workers

Canadian Paperworkers Union, Local 1120

O.C.A.W. Local 9-649

R.W.D.S.U. Local 496

International Woodworkers of America, Local 1-184

A.T.U. Local 1374

I.B.E.W. Local 2067

United Brewer's Local 272

Firefighters, Local 510

I.B.E.W. Local 529

Carpenter's Local 1990

S.G.E.U. Branch #5

United Transportation Union

Brewery and Soft Drink Workers

U.F.C.W. P-241-1

APPENDIX "TRPT-225"

Brief to the
Standing Committee on Transport
With Respect to

Bill C-155

An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grains.

July 21, 1983
Submitted by
Nova Scotia Department of
Transportation

BRIEF TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

The fixed statutory rate for the movement of grain from Western Canada, initiated by the 1897 Crow's Nest Pass Act and Agreement and as subsequently amended, has provided an important framework for the Western farmer to sell his grain on world markets. However, in recent years, this non-compensatory rate has created unfavourable situations both in Western Canada and in the Canadian transportation system as a whole.

It is reported that the railways are currently absorbing approximately eighty-two percent (82%) of the actual cost of moving grain. If inflationary cost increases continue this is predicted to rise to ninety-three percent (93%) by 1990. Because the railways are burdened with increasing losses associated with the movement of grain at rates well below cost, they have been unwilling to invest in rolling stock and have been hindered in making improvements to infrastructure. This retarding of railway investment has resulted in insufficient capacity to handle the full extent of grain sales; it has been reported that grain sales of over one billion dollars have been lost during the late seventies due to lack of railway equipment and capacity to move grain to export markets.

The transportation of grain by rail has deteriorated, due in part to the Crow's Nest Pass rate, such that Federal Government involvement in the purchase and rehabilitation of grain cars and the rehabilitation of prairie branch lines has been required. The Federal Government initiative in Western Canada is viewed with guarded optimism. If it is the policy of the Federal Government that the producer should be able to move grain below the free market rate, then a system of government subsidies is preferred over the current system. It is important, however, that the railway companies invest the resultant new income in the improvement of

infrastructure and capacity for the handling and shipping of western grain. The movement of other bulk materials such as coal, sulphur and potash to the west-coast has created a particular need for improvements to the rail lines from the prairies to the Pacific. One can therefore readily accept the fact that the major expenditures necessary to increase capacity will be made on these lines rather than in eastern Canada. An examination of forecasted capital expenditures by the railways for this year and next however do not indicate that substantial double tracking will be done, it appears that less construction will take place than the Canadian public were led to believe from press releases out of Ottawa and from media advertising by the railway companies. An examination of press releases and media reports indicate that if the new grain bill is passed, only \$107 million is scheduled to be spent in 1983 on double tracking by the railway companies out of a total capital budget of \$568 million for Western Canada.

A February 1983 press release from Ottawa indicate that \$1.1 billion in benefits will be derived from direct expenditures in Atlantic Canada over the next decade. However, only \$11.8 million is slated to be spent in the Maritimes by CN for 1983. There is a worry that the past neglect by the railway companies of railroad infrastructure will continue or might even be accelerated with the thrust of the Western Canada initiative.

With Atlantic Canada's modern container ports attracting more shipping lines, rail service should be improved, not neglected. The value of bulk commodities such as grain, sulphur, coal, potash and phosphate isn't such as to make speed of delivery an important factor. Increased car utilization with the resultant lower cost, however, makes

it expedient that the unit train concept be implemented wherever feasible. The operation of unit trains while it reduces costs and increases rail capacity exerts new demands on the system. Either shorter spaced and longer sidings or double tracking become necessary, these improvements, in turn, to be effective require improved signalization.

Although unit trains are not used on the mainline between Halifax and Montreal, the trains are equally long and exert the same requirements for passing track and signalization. The lack of sufficient passing track creates delays with meets and practically eliminates one train overtaking and passing another. The difference with the west is that the frequency of the trains is much less and such that Canadian National would observe that rail utilization is only 60% of capacity. The difficulty with this rationalization is that no consideration is given to the speed of a movement. Recently both CN and CP have taken time-sensitivity of cargo into account and operate fast short trains carrying piggy-back traffic between Montreal and Toronto. No such consideration is given to container traffic. For instance, the shortest time advertized by a container line to get a container from Toronto to Halifax (1103 miles) is three days. In other words, to ensure a container leaves Halifax on a particular sailing the container must be at the Toronto rail container terminal four days prior to sailing. Most lines indicate five days and some even six.

The Committee is asked to determine what infrastructure improvements will be made and the estimated cost of these improvements over the next ten years in Atlantic Canada.

APPENDIX "TRPT-226"

BRIEF TO BE PRESENTED TO THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE
AT WINNIPEG, MANITOBA ON AUGUST 4TH AND 5TH, 1983.

The announced plan of the federal government to substantially change the Crows Nest Pass freight rate will deliver a blow to Canadian (particularly Western Canadian) agriculture that may prove to be the last straw in a struggle to survive against low prices for their products and increasingly higher costs of operation.

The proposal for variable freight rates will bring about the abandonment of branch lines and with this the elimination of many small prairie community services which depend on the farm population. If farmers are forced to haul their grain to large centres they will do their purchasing in these same centres and local businesses will soon fold.

The Railway has prospered from the beginning on the land and mineral grants which they received in exchange for the Crow Rate. Any calculation of their profits now ignores the income from these grants because they are 'owned' by another company. Is the Railway prepared to return these benefits to the Western farm community if the Crow Rate is changed? We doubt that very much.

Many Rural Municipalities have no industry to support their services other than the local business people. The ultimate failure of these businesses will reduce the municipal tax base without reducing

costs in any way. Indeed, costs will rise because with longer hauling distances, the farmers who do stay alive will require better roads for their larger and heavier trucks. Road building costs are even now becoming prohibitive and maintenance costs are very high.

Council of the Rural Municipality of Woodlands wish to go on record as strongly supporting the retention of the Crow Rate. The flagrant disregard of the present Federal Government for the wishes of the Western Canadian people in this, as well as in other vital issues, may well result in the downfall of the Liberal Government if they choose to proceed with their plans to change one of the few concessions that has ever been granted to Western Canadian agriculture.

RURAL MUNICIPALITY OF WOODLANDS
WOODLANDS, Manitoba

APPENDIX ' 'TRPT-227' '

SASKATCHEWAN WHEAT POOL

TALMAGE COMMITTEE

BRIEF

to

THE HONOURABLE MAURICE A. DIONNE

Directed to: The Honourable Maurice A. Dionne
Chairman of the Standing Committee on Transportation
House of Commons, Ottawa, Ontario.

We, the Saskatchewan Wheat Pool Committee of Talmage, submit this brief, as we wish to comment on a few areas of concern in respect to Bill C-155.

1. Rate Structure:

We feel the new rate structure must clearly prohibit the use of variable or incentive rates by the railroad, with the only variance in rates being, distance to port related. Allowing the variable rate system would allow the railroads to manipulate the grain delivery system, which could lead to only a small number of large elevators on the main lines, with the additional costs transferred to the producers through;

- (A). Upkeep and rebuilding of road systems.
- (B). New and larger trucking equipment.
- (C). Additional fuel costs.
- (D). Building of larger centralized facilities.
- (E). Greater loss of valuable time spent in trucking.

With the above mentioned points, it is easy to see that there would be considerable loss in revenue to the individual procedure, a loss that some who are in a state of economic stress would not be able to handle, throwing them over into a state that could well lead to bankruptcy of those individuals.

2. Subsidy Payments:

We are in agreement with the governmental decision to pay all subsidies to the railroads. Payments made to producers in the form of acreage or otherwise could be interpreted as agricultural and not transportation payments. The result could be that in time to come the payments could be terminated due to pressure brought on by other parts of Canada or other industrial segments of the Canadian Economic and Business structure. In addition, with payments made to the railways, the government would be able to insure the railways performance being that this direct involvement would result in close monitoring of this aspect of the transportation system. Subsidies to the railways are justifiable for many other forms of transportation are subsidized.

3. 31.1 Million Tonne Ceiling:

The proposed ceiling of 31.1 million tonnes would act as a deterrent from attempting to produce maximum yields. As the entire country benefits from increased grain sales, the entire country would suffer from a decrease in production and sales. As the country benefits from maximum grain sales, so should it share in the cost of transporting the entire amount to the port, not just a part thereof. The western Canadian farmer should not be penalized for his geographical location or his ability to grow a "Bumper Crop".

4. The Grain Transportation Agency:

If a new Grain Transportation Agency is established, it must not be allowed to interfere with the present authority and responsibility of the Canadian Wheat Board as the central selling agency. The producers of western Canada fought long and hard to bring order to the selling of their produce and we feel any reduction or interference would be a backward step. With the advisory committee elected by farmers, the Canadian Wheat Board best meets the needs of the western producers.

In closing, we would like to bring to light the economic hardships that would beset the producer if Bill C-155 would be implemented without revision. The Talmage area produces on the average 11,000 tonnes per year, with a shipping cost for that amount of \$46,076.60. Using the Honourable Jean Luc Pepin's figures in 1983-1984, the same volume would cost us \$51,605.79 and in 1992-1993 the cost would increase to \$292,586.40. With 49 permit books at the Talmage elevator, this would be an average cost increase of \$5,030.81 per producer, or an overall increase of \$246,509.80. This loss of revenue will be felt by the entire trading area as well as the individual producer.

To sum things up, we feel that Bill C-155 in its present form does not recognize the needs of the western farmer.

Saskatchewan Wheat Pool

Committee,

per President;

Edward Pretty
Box 903
Weyburn, Sask.
S4H 2L2

(Original signed by)

Edward Pretty

APPENDIX ' 'TRPT-228' '

S A S K A T C H E W A N W O M E N ' S I N S T I T U T E S

In Affiliation with F.W.I.C. & A.C.W.W.

Submission
to the
House of Commons Standing Committee
of Transportation Bill C-155
on the subject of
Retaining the Crow Rate on Grain

Presented in Regina, Sask.,
August 8, 9, and 10, 1983.

S A S K A T C H E W A N W O M E N ' S I N S T I T U T E S

In Affiliation with F.W.I.C. & A.C.W.W.

At our Saskatchewan Womens Institute Provincial Convention in Regina, 1982, an emergency resolution was passed supporting the retention of the Crow Rate. We, the Swift Current Women's Institute, appreciate this opportunity of stressing the importance of retaining the statutory crow rate on export grain.

The fact that this hearing has been called in mid-summer, causes us concern. We believe the response to this hearing could have been ten-fold, had it not been called at a time when many organizations and families are on a summer recess. Could this be a deliberate ploy of the Transportation Committee to limit the response?

We are concerned about the money that will flow out of the rural areas into the hands of the railways, and the Corporates. Statistics say that women do 80% of the spending. We cannot see spending less money, in times of inflation, when costs continue to rise and the follar continues to buy less.

Let us support this statement with an example of one family farm. (The figures are approximate as averaged, taken from personal records of one of our Women's Institute members.) This family sells approximately 600 tonnes per year. Crow cost is 600 times \$4.85 (at their delivery point) which is \$2,910. At 5 times Crow, \$14,550 per year. This family will have much less money to spend for upkeep of homes, community and church. We question what is to become of the rural community and the rural home if transportation costs rise.

We feel that monies that have been channelled into large corporate holdings like hotels, motels etc., should have gone into upgrading railways, and back into the transport system. The railways, in our view, should serve national and regional interests, ahead of their own economic gains.

The fact cannot be overlooked that funds in the hundreds of millions of dollars has been expended into the railway system from the public purse of tax-paying Canadians. How many more dollars can be taken from the prairies every year, without causing severe economic disruptions, not only on the prairies, but throughout Canada?

Any increase in the Crow rate would be adding to the burdens of the farmer. This would do nothing but increase the number of farm bankruptcies. Therefore we, the Swift Current Women's Institute support the Hall Commission report which says THE CROW MUST STAY.

Respectfully Submitted,
by
The Swift Current Women's Institute.
c/o Box 952
S9H 3W8

APPENDIX ' 'TRPT-229' '

BRIEF
TO THE
PARLIAMENTARY TRANSPORT COMMITTEE
FROM THE
SWIFT CURRENT-MAPLE CREEK N.D.P.

On behalf of its 2500 members the executive of the Swift Current-Maple Creek New Democratic Party welcomes this opportunity to make a presentation to the Transport Committee. We do so, however, with mixed emotions. Of course we are pleased that a parliamentary committee is willing to listen to Western Canadian concerns in Western Canada by the way of these hearings. We are also amazed and exasperated that even after three Royal Commissions have recommended the retention of the Crow Rate, the issue is still unresolved. Finally we are suspicious because we object to the timing of the hearings and the haste with which they were called. Quick deadlines and the peak holiday period seriously compromise the whole process. We hope that has not been by design.

The members of the Swift Current-Maple Creek NDP stand firmly opposed to the changing of the Crow's Nest Pass grain rates. We could do so on any number of grounds but this brief will concentrate on the social and economic costs. The increased freight rates will have a devastating effect on the Saskatchewan economy. While farm income will be the first to decline, business in general and small business in particular will suffer.

In 1980-81 farmers spent some \$65 million to ship their grain at the Crow rate in Saskatchewan. If that rate increases to five times what it is now (projections indicate 1987) that means farmers will be paying \$310 million a year or \$245 million more to ship their grain. That means farm income will drop by \$245 million or 36%.

Studies have shown that the average annual effect of a \$1.00 decline in net farm income leads to a decrease of 38¢ in farm investments; i.e., machinery, buildings, etc. A further 38¢ is lost in retail sales. Jobs are going to be lost not only in the farm sector but also in the business sector. For example, a decline of \$121,470 in total provincial net farm income results in a decline of one man-year in non-agricultural employment.

If farm income drops by \$245 million it means a \$93 million decline in retail sales at current levels and a further \$93 million lost in farm investment in machinery and other equipment. Added to this would be a loss of 2,016 jobs not related directly to agriculture.

There is one city and there are several large towns in the Swift Current--Maple Creek riding. What would these changes mean in a typical town in southwest Saskatchewan?

Canadian Wheat Board statistics show that in the 1980-81 crop year 64.1 tonnes of grain was shipped from Shaunavon. The cost at the Crow rate was \$324,980. Five times the Crow rate would be over \$1.6 million. If farmers have to pay that much more in freight charges in Shaunavon, it means a total lost in retail trade of about \$1 million coupled with a probable lost of 10 jobs.

A similar analysis using 1980-1981 CWB figures would show the Cabri district losing 1.5 million, Swift Current losing 1.75 million and the Gull Lake trading area losing almost 2 million. And there are other towns in our riding--Maple Creek, Leader, Herbert, Morse, Vanguard, Eastend, Val Marie and Frontier--just to name a few. Ten times Crow is worse. By 1990 the increased freight rates could cost the Saskatchewan economy \$1 billion.

And what are some of the social effect- of the proposed changes? The federal plan provides no protection for the principle of equal rates for equal distance. This is a direct threat to the very existence of several small communities in the southwest and will make the railways free to set variable rates for different delivery points. Farmers delivering their grain to elevators on branch lines in small communities would be charged more. Farmers would haul their grain to larger centres and main lines to get cheaper rates. The pace of branch line abandonment would increase as would the erosion of rural prairie structure.

In summary, the financial and social costs are too high. The Crow rate must remain unchanged and so too the principle of equal rates for equal distance and no variable rates.

(Original signed by)

Myles Radchenko
President
Swift Current-Maple Creek N.D.P.

APPENDIX "TRPT-230"

BRIEF PREPARED BY THE TOWN
OF WATROUS RESPECTING
PROPOSED CHANGES TO THE
CROWSNEST FREIGHT RATE

We oppose the Crowsnest freight rate changes as set out in the Pepin Plan for the following reasons:

- (1) It will seriously affect the purchasing power of the producer and consequently, the income position of the retailers and eventually the manufacturers production programs.
- (2) Grain prices have dropped for the 1983-84 crop year but input costs fluctuate and continually escalate which reduces margins of profit seriously.
- (3) The grain growers pay dual transportation costs when they ship their grain and when they purchase inputs for their farming operations.

We support the position that 10% of the price of grain is too high.

We recognize the need for railway upgrading but feel grain producers should not bear an unfair cost of the burden which shared by all Canadians.

APPENDIX ' 'TRPT-231' '

NEW FEDERAL POLICY
ON WESTERN GRAIN TRANSPORTATION
AND
TRANSPORTATION IN QUEBEC

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Dépôt légal

1er trimestre 1983

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN: 2-550-10020-4

TABLE OF CONTENTS

1.0	<u>INTRODUCTION</u>	
2.0	<u>MAIN POINTS OF FEDEDEL GOVERNMENT POLICY ON THE TRANSPORTATION OF WESTERN CEREAL GRAINS</u>	.....
3.0	<u>WESTERN CAPACITY CRISIS</u>	.....
3.1	Premises of Crisis Situation	.....
3.2	Changes in Traffic	.....
3.3	Capacity	.....
4.0	<u>RAILWAY INVESTMENT</u>	.....
4.1	East/West Disparity and Quebec's Share	.....
4.1.1	CN and CP Investment Forecasts for 1983-1992	.....
4.1.2	CN and CP Capital Cost Forecasts for 1983-1987	.....
4.2	Type of Investment	.....
4.3	Sources of Capital	.....
4.3.1	Railways	.....
4.3.2	Federal Government	.....
4.4	Repercussions on Industry	.....
4.5	Summary	.....
5.0	<u>BRANCH LINE NETWORK</u>	.....
5.1	Abandonment Mechanism	.....
5.2	Western Privilege	.....
5.3	Impact of Current Abandonment Mechanism	.....
5.4	Quebec Situation	.....
5.5	Proposed Solution	.....
5.6	Branch Line Rehabilitation - Quebec Requirements	.....
5.7	Summary	.....
6.0	<u>IMPACT OF NEW FEDERAL POLICY ON ST. LAWRENCE / GREAT LAKES SYSTEM</u>	.....
7.0	<u>SUMMARY AND CONCLUSIONS</u>	.....
Appendices	1.0 Western Transportation Initiative	
	Background Note: Gilson Recommendations/ Government Initiatives	
	2.0 Federal Transportation Assistance Programs - Atlantic Region (MFRA and ARFAA)	
	3.0 Excerpt from: Carr, D. Wm. Ass.	

TABLES

3.1	Changes in Deficit Attributed to Grain Transportation at Crow's Nest Pass Statutory Rates
3.2	Export Traffic Forecast Through Pacific Ports - 1990
3.3	Changes in Rail Traffic in Canada Between 1979 and 1982
4.1	Regional Distribution of Railway Investment, 1983-1992
4.2	Capital Cost Forecast, CN-CP, 1983-1987
4.3	Average Annual Railway Investment
4.4	
4.5	Federal Expenditures, 1982-1986
5.1	Application for Abandonment made to the CTC since 1970 - Quebec
5.2	Status of Eight Regional Branch Lines in Quebec
6.1	Commodities Traffic (Grain), Exports of Canadian Grain by Destination, 1972-1981
6.2	Commodities Traffic (Grain), Exports of Canadian Grain by Port Area
6.3	Canadian Grain Exports to Europe

FIGURES

3.1	Bulk Freight for Export Through Rocky Mountains to Pacific Ocean
4.1	Cumulative Change - CN and CP Railway Investment, 1982-1983 to 1992-1993

1.0 INTRODUCTION

On 1 February 1983 the Federal Government issued a statement of its new policy on Western grain transportation. The policy is based on the Gilson Report published in June 1982.

The Federal Government's main purpose as evidenced in the policy statement is to give preferential treatment to Western interests, ignoring any negative impact on the East in general and Quebec in particular. Our purpose here is to outline the serious repercussions the new Federal policy will have on transportation in Quebec.

We will begin by outlining Federal Government objectives and policy, and go on to demonstrate that the "Western capacity crisis" cited by Ottawa to justify its action is purely imaginary. Our analysis of railway investment programs shows that the West will receive the lion's share; Quebec will perhaps get a few scraps. We will also discuss the preferential treatment given to the Prairies, something Quebec has never had. The Prairie railway infrastructure now has its basic network guaranteed until the year 2000 plus a Branch Line Rehabilitation Program totalling over \$1 billion. We will close with a discussion of the long-term impact of increasing the capacity of Pacific bound rail lines. The capacity reserve might well divert traffic that would normally use the St. Lawrence/Great Lakes system to Pacific ports.

2.0 MAIN POINTS OF FEDERAL GOVERNMENT POLICY ON THE TRANSPORTATION OF WESTERN CEREAL GRAINS--(1)

The objectives that underlie the Federal Government's action on Western grain transportation are:

- "to ensure adequate overall railway capacity in Western Canada;
- to develop a modern and efficient grain transportation system;
- to encourage economic development and agricultural diversification and processing in Western Canada; and
- to contribute to national economic recovery through economic activity generated by railway expenditures and associated developments."

In addition, the Federal Government stated on 1 February 1983 that it intended to implement the main recommendations of the Gilson Report--(2). It Decided for this reason to step up its financial participation by \$3.7 billion over the next four crop years, i.e. until 1985-86, at which time the Government will review the situation. The Government made two changes in Mr. Gilson's recommendations for the subsequent five years.

The Gilson Report recommends that, in 1982-1983, the entire Crow Benefit be paid to the railways; following this, producers are to receive an increasing share until 1989-1990. The Federal Government had decided to apply the recommendation until 1985-1986, by which time benefits will be divided about equally between railways and producers. At that time policy will be reviewed. Parliamentary approval will be required to continue the progression. If approval is not given benefits will remain fixed at 50% for each group.

The Gilson Report also recommends that, after 1985-1986, the growers' share of increases in transportation costs due to inflation would be limited to 4-1/2%. The Federal Government has decided to raise the limit to 6%.

-
- (1) This section is based to a large extent on the Government of Canada publication Western Transportation Initiative The Policy Decisions, 1 February, 1983, pp.3-6.
 - (2) Schedule 1.0 gives the recommendations of the Gilson Report and Federal Government reaction to each of them.

3.0 WESTERN CAPACITY CRISIS

The term 'capacity' covers more than one, simple concept. When applied to Western grain distribution, it has at least two meanings. Capacity of the Western grain distribution system includes warehousing, transportation and handling of cereal grains from the farm to the shipping ports. Pacific bound rail capacity is but one aspect of the Western grain distribution system.

In the past capacity problems in the Western grain distribution system have led to loss or defferal of grain sales. Western growers have never suffered from insufficient Pacific bound rail capacity.

It must be understood that all the discussion of Western capacity crisis refers to Pacific bound rail capacity, not to the overall Western grain distribution system.

3.1 Premises of Crisis Situation

The railways' operating deficit as a result of grain transportation at the statutory rates established under the Crow's Nest Pass Agreement are nothing new. There are documents to prove that when Parliament amended the Railway Act in 1925 to give statutory force to grain transportation rates, those rates were not sufficient to offset real costs.

At that time the situation was not really serious. The deficit, if there was one, was not very large and the railways, having virtually no competition, could always offset any loss by increasing rates for other freight. This practice is commonly called 'cross subsidization'.

The deficit created by the statutory rates increased with time. The railways, faced with competition by trucking companies for lucrative general freight, found it more and more difficult to offset the deficit. Table 3.1 shows changes in deficit attributed to grain transportation by various commissions of inquiry.

TABLE 3.1
CHANGES IN DEFICIT ATTRIBUTED TO GRAIN TRANSPORTATION
AT CROW'S NEST PASS STATUTORY RATES

YEAR	DEFICIT (millions of dollars)	COMMISSION
1958	22	McPherson
1974	105	Snively
1980	244	Snively
1982	644	Gilson

The size of the deficit led to high rates for captive shippers (mainly shippers of heavy freight), poor grain transportation service and, even more important, a drop in investment capital. This situation, combined with production forecasts, led Western coal companies to fear that the railway system essential to export would soon (i.e. before 1985) become overloaded. The railways were short of capital and had no plans for the work required to appreciably increase rail capacity--(3). The coal lobby, in association with producers of sulphur, potash, wood, etc., the "Canadian Manufacturer's Association", the "Canadian Industrial Traffic League" and the "Western Agricultural Conference" convinced the Federal Government to give Mr. Gilson a mandate to propose a method of changing the statutory rates. Their idea was to give the railways the capital required to ensure expansion of Western rail capacity and meet forecast demand.

3.2 Changes in Traffic

The coal companies' fears were based on production forecasts. Table 3.2 gives some forecasts for export through Pacific ports.

TABLE 3.2
EXPORT TRAFFIC FORECAST
THROUGH PACIFIC PORTS - 1990

SOURCE	COAL		FERTILIZER		CEREALS		TOTAL
	Vancouver	P. Rupert	Vancouver	Vancouver	P. Rupert		
Transport Canada (I)	28.0	5.0	11.2	13.2	2.0		59.2
Transport Canada (II)	39.0		--		15.0		54.0*
Transport Canada (III)	52.0		--		15.5		67.5*
Westac	53.3		15.8		19.0		88.1

* Total incomplete

Sources: Transport Canada (I), Canadian Freight Transportation System Performance & Issues. Transport Canada 1981.
 Transport Canada (II), Freight and Passenger Volume Forecast, 1981, Transport Canada.
 Transport Canada (III), Freight and Passenger Volume Forecast, 1982, Transport Canada.
 Westac, The crisis in Rail Capacity & Financing, Western Transportation Advisory Council, October 1981.

(3) How the Crow Lobby managed to stay on track, The Financial Post, Feb. 22, 1983, p.24, John Schreiner.

The surprising thing about the table is the disparity in a single year's figures (20.3 million tonnes for coal), depending on data source. The disparity of nearly 60% between Transport Canada's coal export forecasts for two successive years implies an annual increase in the most recent forecast of almost five percentage points above the preceding forecast of 8.5%. It would not be out of order to stress, as did the authors of the 'Transport Canada Freight and Passenger Forecast-1982', that all forecasts are fraught with uncertainty.

Figure 3.1 clearly illustrates that the 'Western capacity crises' is based on changes in coal exports. And the current economic crises has caused a sharp decline in coal sales.

TABLE 3.3
CHANGES IN RAIL TRAFFIC IN CANADA BETWEEN 1979 AND 1982

Year	Annual Change %
1979	-
1980	- 1.2
1981	+ 1.2
1982	- 12.2

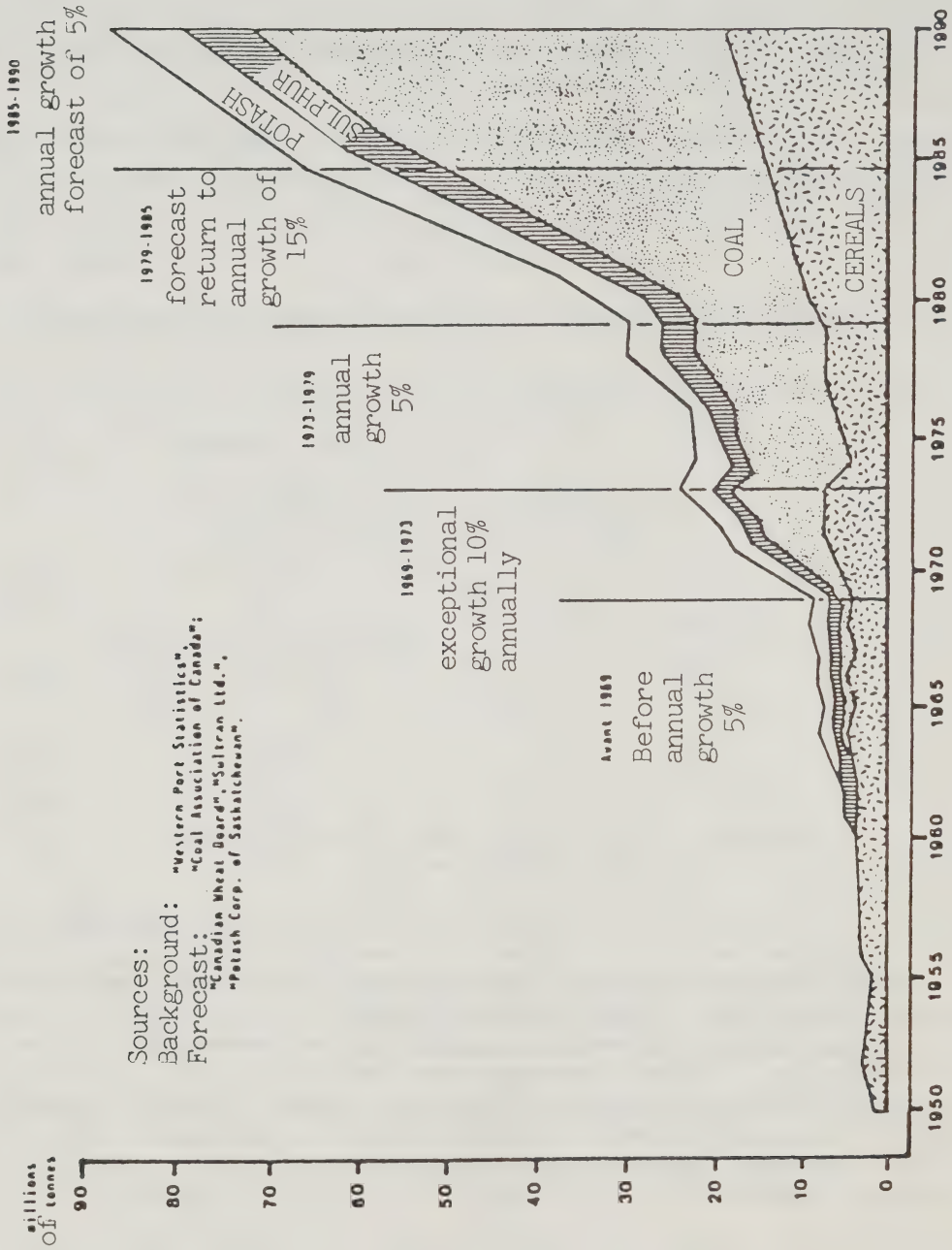
Sources: Statistics Canada, CP Rail, CN Rail,
verbal communication

Table 3.3 illustrates the over-all evolution in Canadian rail traffic. The situation for coal is worse than average. According to B.C. Coal Ltd. President Walter Riva, Japanese steel works have reduced their 1982-1983 Canadian coal import forecast to 76% of the original figure--(4). Mr. Riva does not foresee resurgence of the demand for coal in 1983. At the beginning of 1980, Japanese steel works forecast their production rate at 125 million tonnes. They have reduced this to 105 million. The 1982-1983 production will not exceed 96 million tonnes, the first time since 1971 that the total will fall below 100 million. The recession has reached Japan too.

(4) B.C. Coal Chief Lauds proposed Crow Solution, Globe & Mail, Feb. 18, 1983.

FIGURE 3.1

BULK FREIGHT FOR EXPORT - THROUGH ROCKY MOUNTAINS TO PACIFIC OCEAN



FROM: Western Transportation Advisory Council, The rises in rail capacity & financing, 1961

3.3 Capacity

In 1980, the railways operated an average of 11 trains per day in each direction--(5) between Alberta and Vancouver. It is generally admitted that single rail capacity is approximately fifteen trains daily in each direction (6, 11). The capacity crises forecast for 1985 is based solely on traffic forecasts. Coal, with an annual growth rate of nearly 15% between 1979 and 1985, is the major product involved. We have already shown that reality is falling far short of prediction.

The railways wish to expand to bring Vancouver bound rail capacity to a minimum of 19 trains per day per direction per railway, aiming at a traffic potential 70% above the 1980 figure. Vancouver bound capacity would rise to 38 trains per day, giving an annual freight capacity of approximately 86 million tonnes--(6). In addition, improvements to the Prince Rupert Line must be taken into account. Other sources of information point to an increase even greater than the forecast, up to double current capacity--(7). Everyone is probably aware of the potentially disastrous consequences when one attempts to solve a poorly understood problem. Over and above any question of error or misunderstanding, all medium and long term forecasting is risky by definition. Who can forget Mirable, LaPrade or the National Energy Program, based on gradual growth of oil prices on the international market.

We feel that the capacity crises, which is the basis for changes in federal grain transportation policy, is obviously nowhere nearly as serious as has been presumed. Projected expansion will simply give the western rail network a capacity that far exceeds demand. As a result, the marginal cost of goods transportation for the new portion of the rail line will be relatively low. This will allow the railways to offer rates that will encourage use of the new railway line rather than the St. Lawrence/ Great Lakes system.

-
- (5) First Ministers' Conference on the Economy, February 3, 1982, British Columbia Position on Transportation and Canadian Economic Development, document 800-16/024.
 - (6) Rail Capacity, Transport Canada, E.H. Gilliat, 1979.
 - (7) CN sees Crow rate relieve permitting 73% increase in total capital lay out, Ross Walker, Vice-President, CN Rail, Mountain Region. J. D. Bromley, Vice-President, CP Rail Pacific Region. Globe and Mail, February 7, 1983.

4.0 RAILWAY INVESTMENT4.1 East/West disparity and Quebec's Share4.1.1. CN and CP Investment Forecasts for 1983-1992

Table 4.1 shows regional distribution of railway investment for the next decade.

TABLE 4.1

REGIONAL DISTRIBUTION OF RAILWAY INVESTMENT, 1983-1992

DATA	WEST	ONTARIO	QUEBEC	ATLANTIC	SUB-TOTAL EAST	TOTAL CANADA
BILLIONS OF CURRENT DOLLARS	9.5	4.5	1.4	1.1	7.0	16.5
%	57.6	27.3	8.5	6.6	42.4	100

Source: Government of Canada (1 february 1983)
Western Transportation Initiative
Background Note: Railway Investment Plans

During the 1983-1992 decade, Quebec will receive only 8.5% of the total \$16.5 billion investment forecast by the railways.

The East's forecast share is considerably higher than it was in 1982 Federal forecasts--(8). The East's share is now \$7 billion out of a \$16.5 billion total; in the earlier forecasts, it was \$4.8 billion out of a \$17.8 billion total.

The above data also show that Ontario will receive the lion's share of investment in the East. Over the decade, Ontario will receive \$4.5 billion, or 27.3% of the national total of \$16.5 billion, which is also 64% of the \$7.0 billion total allocated to the East.

(8) Transport Canada, News Release no 26/82, 8 February 1982.

4.1.2 CN and CP Capital Cost Forecasts for 1983-1987

Following requests from Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, for forecasts of total 1983 expenses, breakdown by region and main projects, the railways came up with relatively firm investment plans for the years up to and including 1987. Table 4.2 shows regional distribution of the plans. Forecast capital costs include line maintenance and purchase of rolling stock.

TABLE 4.2
CAPITAL COST FORECAST, CN-CP, 1983-1987

	1983		1984-87		TOTAL 1983-87	
	M \$ (current)	%	M \$ (current)	%	M \$ (current)	%
CN						
WEST	338	69	2 249	70	2 588	70
EAST	153	31	962	30	1 115	30
SUB-TOTAL	491	100	3 212	100	3 703	100
CP						
WEST	230	73	2 209	78	2 439	78
EAST	85	27	616	22	701	22
SUB-TOTAL	315	100	2 825	100	3 140	100
TOTAL CN - CP						
WEST	568	70	4 458	74	5 027	73
EAST	238	30	1 578	26	1 817	27
TOTAL	806	100	6 036	100	6 843	100

Source: Government of Canada, February 1983
 Western Transportation Initiative Background Note:
 Interim Payment to the Railways

- Introduction
- CN Rail, Table B
- CP Rail, Chart B

When we compare the 1983-1987 five-year program, referred to as 'relatively firm', with direct expenses forecast by CN and CP for the 1983-1992 decade, it emerges that:

- during the first five years, the West will receive 70% of CN investment and 78% of CP investment;
- if the East is to obtain its forecast 42.4%, it will have to receive all its share (\$7 billion) of the decade total (\$16.5 billion) during the second five-year period.

In other words, from now to 1987 the West will receive more than half the investment forecast for the decade (approximately \$5.0 billion out of a total of \$9.5 billion), while the East gets barely one quarter (\$1.8 billion out of a total of \$7.0 billion).

The railways call the 1983-1987 program 'relatively firm'. What is their attitude to the investment program for 1988-1992?

Most (76%) of the \$1.4 billion allocated to Quebec for the 1983-1992 decade will not materialize before 1988. If the above figures used for all Eastern Provinces are applied to Quebec, the Province cannot expect to receive more than approximately 25% of the \$1.4 billion (\$350 million) total railway investment for 1983-1987.

Annual expenses in the West will increase almost linearly, i.e. the amounts to be spent each year until 1992-1993 are all nearly equal. However the rate of expenditure in the East, especially in Quebec, will be slow from 1983 to 1987. This means that the rate of expenditure will have to almost triple after 1987 if the East, and Quebec, are to obtain the investment promised.

In quantitative terms, linear investment progression would ensure Quebec an annual investment of \$140 million (\$1.4 billion/10 years). The proposed plan will yield an average annual amount of only \$70 million (\$350 million/5 years) over the 1983-1987 period. This means that investment in Quebec from 1988 to 1992 will have to exceed \$200 million annually if \$1.4 billion is in fact to be invested in Quebec.

In addition, the investment forecast by the Federal Government is expressed in current dollars and not constant 1982 dollars. Inflation will further widen the railway investment gap between East and West.

Figure 4.1 shows the disparity in evolution of railway investment in the East and West over the next decade.

In addition, Table 4.3 shows regional distribution of the average annual railway investment for 1983-1987 and 1988-1992, and the ratios between them. It must be stressed that these averages have been calculated on

the basis of investment forecasts to 1987 and to 1992. There is no way of knowing what will actually happen during the period in question.

TABLE 4.3
AVERAGE ANNUAL RAILWAY INVESTMENT

(millions of current dollars)

REGION	1983-87 (A)	1988-92 (B)	B/A
WEST	1 005	894	0.889
EAST (Quebec included)	363	1 036	2.854
QUEBEC	70	210	3.000

Furthermore, CN President Maurice LeClair, on page 3 of a letter to Mr. Pepin dated 28 January 1983, quotes a figure of \$22.4 million for 1983 CN investment in the St. Lawrence Region, largely located in Quebec. The Great Lakes Region, roughly corresponding to Ontario, will receive \$89.4 million. W.W. Stinson, President of Canadian Pacific Limited, does not give any breakdown by province in a letter to Mr. Pepin dated the same day. However a CP Rail press release dated 1 February 1983 estimates CP investment in Quebec for the year at some twenty million. This means that in 1983 Quebec can count on approximately \$40 million in railway investment, out of a total of \$800 million, or 5% of the yearly national total, and 11% of the \$350 million forecast for 1983-1987.

There is no guarantee that Parliament, following the 1985-1986 comprehensive review, will not further amend the railway investment plan. A large part of the investment in the West will already have been made, but the East will have received very little.

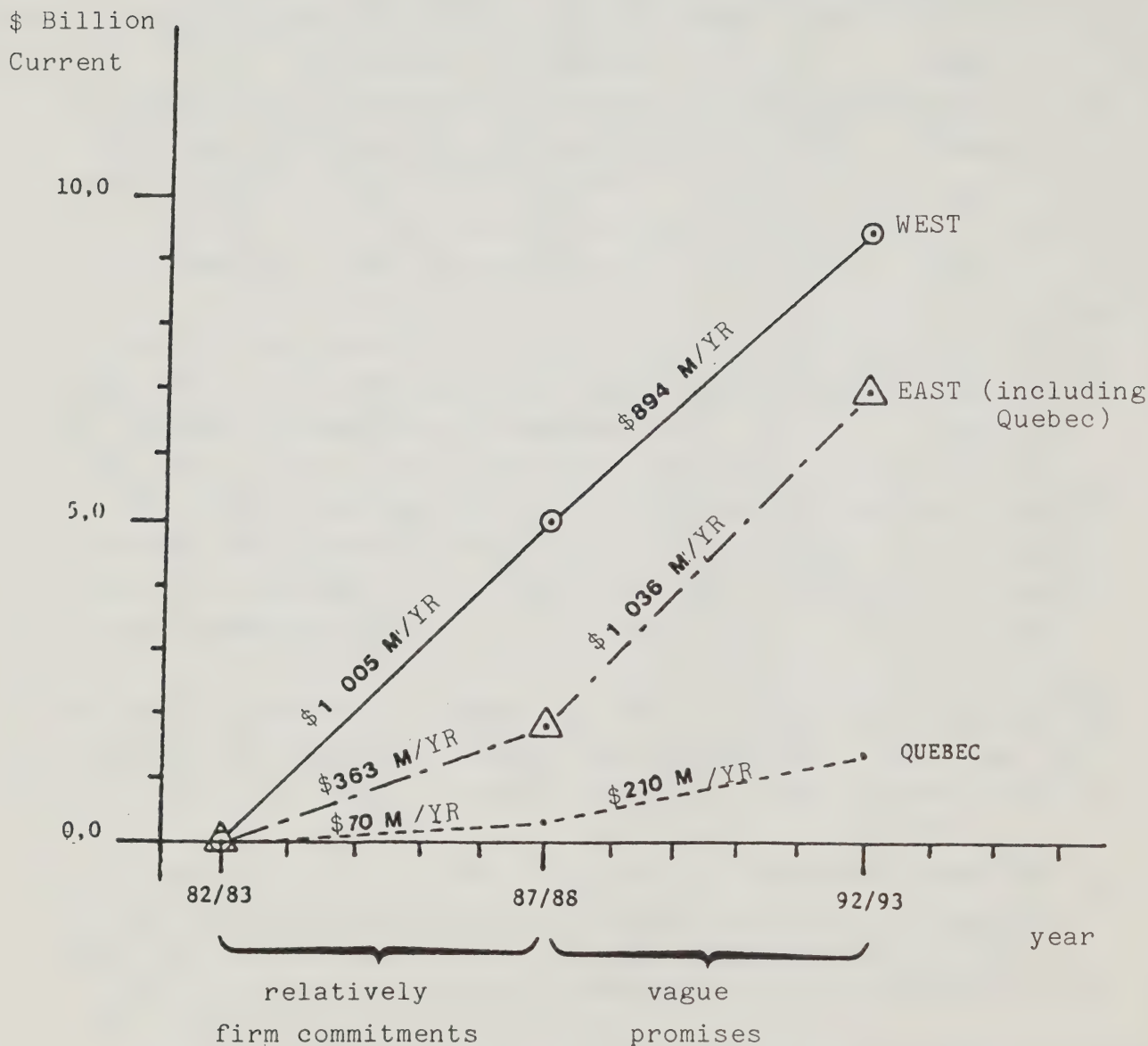
4.2 Type of Investment

According to a Federal Government statement of 1 February 1983--(9), all railway investment planned by both CN and CP for 1983 and for 1983-1987, is earmarked for freight requirements, mostly on main lines.

(9) Government of Canada, February 1983
Western Transportation Initiative
Background Note: Interim Payments to the Railways

FIGURE 4.1

CUMULATIVE CHANGE - CN AND CP RAILWAY INVESTMENT
1982/1983 TO 1992/1993



Source: Tables 4.1, 4.2 and 4.3

The investment includes:

- track replacement and repair, rolling stock and other equipment, in both East and West;
- improvements to existing facilities, in both East and West;
- expansion work, virtually all aimed at increasing Western capacity.

During 1983-1987, investment for Western expansion will involve:

- \$1.6 billion, or 43% of the \$3.7 billion CN investment for its entire network (letter from Mr. LeClair to Mr. Pepin, p.4);
- \$1.9 billion, or 61% of the \$3.1 billion that CP plans to invest in its entire network (letter from Mr. Stinson to Mr. Pepin, p. 5).

Most of the investment for increasing Western rail capacity during this 1983-1987 will be used for:

- double tracking a 150 km stretch and construction of a 48 km rail link on the Edmonton/Vancouver CN line;
- installation of centralized traffic control, construction and extension of sidings and installation of heavy track on the Edmonton/Prince Rupert CN line;
- building a second Rogers Pass tunnel on the Calgary/ Vancouver CP line;
- various improvements to sidings, and to signal and telecommunication systems (CP);
- enlarging and modernizing several rail yards and shops, (both CN and CP) on the Prairies and in British Columbia.

For CN and CP overall, investment is divided almost equally between:

- replacement and minor improvements to lines and equipment in both East and West;
- expansion work aimed at increasing Western network capacity.

There is no:

- Eastern branch line improvement program; or
- investment aimed at improving lines in the Quebec City/Windsor corridor to meet VIA Rail requirements.

4.3 Sources of Capital

4.3.1 Railways

The tables and figures annexed to the 28 January 1983 letters from Messrs LeClair and Stinson to Mr Pepin set out the fractions of investment for 1983 and 1983-1987 made possible by new Federal policy on the Crow Rate and related programs (including tax incentives to CP). Table 4.4 shows the effect of the policy on railway investment.

Comparing these data with section 4.2, it becomes apparent that investment for Western capacity increase (\$3.5 billion - \$1.6 billion for CN and \$1.9 billion for CP) corresponds almost exactly to investment resulting directly from the new policy.

Both CN and CP have been saying for years that they could not increase Western rail capacity until the Crow Rate was settled. The above figures confirm the railways' statements.

TABLE 4.4

FORECAST INVESTMENTS FOR THE PERIOD 1983-1987 WITH AND WITHOUT NEW POLICY
(in current \$ million)

	WITHOUT THE NEW POLICY	WITH THE NEW POLICY	DIFFERENCE (SUPPLE- MENTARY CAPITAL ASSETS)	VARIATION %
CN				
WEST	1 219	2 588	1 369	+ 112
EAST	925	1 115	190	+ 20
SUB-TOTAL	2 144	3 703	1 559	+ 72
CP				
WEST	974	2 439	1 465	+ 150
EAST	463	701	238	+ 51
SUB-TOTAL	1 437	3 140	1 703	+ 118
CN AND CP				
WEST	2 193	5 027	2 834	+ 129
EAST	1 388	1 816	438	+ 31
TOTAL	3 581	6 843	3 262	+ 91

Source: Government of Canada, February 1983

Improving Western Transportation - Documentation

Provisional payment to railway companies

Schedules: letters dated January 26, 1983 from Minister Jean-Luc Pépin to Mr. Maurice LeClair, President and CEO of Canadian National and Mr. W.W. Stinson, President of Canadian Pacific

letters dated January 28, 1983 from Messrs. LeClair and Stinson to Minister Jean-Luc Pépin.

In concrete terms, without the new Federal policy, CN and CP would rely on cashflow for most of the investment required for line and equipment replacement in both East and West. They would have been unable to carry out any large scale Western capacity expansion. At most they could have deferred some improvements, even some replacements in the East, and allocated more funds to the most urgent aspects of the Western capacity increase program.

Increased assets in 1983-1987 will increase capital investment in the East by some \$438 million for CN and CP combined. This is by no means negligible, but is not in the same league as the \$3 billion to be invested (CN/CP combined) in the West in the same period. Over the five-year period, investment in the West will increase by 129%, in the East by 31%. Moreover, the 129% applies to a current investment figure of \$2.191 billion; the 31% to only \$1.388 billion.

4.3.2 Federal Government

The Federal Government has committed \$3.7 billion for improving Western transportation during the four crop years 1982-1983 to 1985-1986. Expenditures include the new Crow Benefit (including 1982-1983 interim payments) and related programs, in addition to continuation of existing programs. Expenditures may be broken down as follows:

TABLE 4.5
FEDERAL EXPENDITURES, 1982-1986

CONTINUATION OF EXISTING PROGRAMS (\$ millions)	NEW PROGRAMS (\$ millions)
- Branch line rehabilitation (Prairies) 380.2	- 1982-1983 interim payments 313.0
- Purchase and lease of hopper cars 434.3	- Crow Benefit (1983-1984 to 1985-1986) 1 954.8
- Subsidies to branch lines (1982-1983 and 1983-1984) 278.0	- Federal contribution to increased costs 146.0
Sub-total 1 092.5	- Farm equalization payments 204.1
	Sub-total 2 617.9

For a grand total of \$3 716 million, including \$5.7 million administrative costs.

Source: Government of Canada, February 1983
Western Transportation Initiative -
Background Note: Financial Aspects, p. 1

Over the past few years the Federal Government has repeatedly announced creation of a Western Development Fund of between three and four billion dollars, depending on the source. In 1983-1986 alone, the new policy will cost the Government 2.3 billion more than continuation of existing programs--(10). It is not surprising that some people are wondering where the money is going to come from and what will become of Eastern transportation assistance programs, e.g. VIA Rail and programs under the MFRA.

The Federal Government has promised to invest in Eastern Quebec and Atlantic transportation infrastructures, using the money saved over the next five years by cutting back on grants under the MFRA and ARFAA (see Schedule 2.0). This is a far cry from the attitude to the West. In the East, the Federal Government intends to finance an investment program out of savings on cutbacks in existing programs. In the West, it is creating new programs to a total value of \$2.3 billion for 1982-1983 to 1985-1986, and this in addition to the \$1.3 billion required to finance existing programs.

It must not be forgotten that VIA Rail, despite suspensions of service and cutbacks in November 1981, received a subsidy of \$506 million for 1981-1982--(11). In the 1983-1984 estimates, tables 22 February 1983, the Federal Government provides for \$755 million in subsidies to VIA Rail for its operating budget and equipment costs. The situation is called "alarming" by the Auditor General, who virtually recommends further cutbacks--(12).

Senior Transport Canada and VIA Rail officials have repeatedly denied the imminence of further cutbacks. The 1981 measures did not produce the desired results. Savings of \$100 million were forecast, but actual savings were only half that amount--(11), and so the amount spent on replacement of rolling stock was cut by half--(13). In view of the 1982 deficit, the Federal Government cannot possibly support both the increasing burden of passenger traffic and its new Western freight program for the next five years.

-
- (10) It is presumed here that subsidies for branch line maintenance will be continued through 1984-1985 and 1985-1986; this will cost \$300 million, even if the new policy is not adopted.
- (11) La Presse, Wednesday, 23 February 1983
- (12) Minutes and evidence - Permanent Transport Committee, Thursday 18 November 1982 - volume 81, p. 81:57 to 81:59.
- (13) As announced in 1981, VIA Rail was able to order ten new LRCs; it has not yet ordered the new self-propelled cars promised in 1981.

There is also the major investment of some \$1 to \$2 billion that VIA Rail hoped to inject into the Quebec City / Windsor Corridor to reverse the current trend and make the train a viable, if not a profitable, alternative to the automobile. It would seem that the project is nothing but a dream, now that Transport Canada has decided to invest \$3.7 billion in the West over the next four years. In view of the fact that Transport Canada has not even succeeded in implementing the Montreal-Quebec City pilot project promised in 1975 by the then Minister of Transport Otta Lang (at a 1975 cost of no more than 30 million dollars), this would certainly seem to be the case.

4.4 Repercussions on Industry

The statement of 1 February 1982--(14) says that Quebec will receive \$.14 billion dollars in railway investment in 1983-1992, 8.5% of the total national forecast of \$16.5 billion. It is estimated on the basis of an economic impact model that Quebec could earn \$5.0 billion in industrial sales, 14.4% of the \$34.8 billion forecast total.

Only 25% of the \$1.4 billion investment forecast for Quebec is to be made in the next five years and can be considered relatively firm. No real commitment has been given with respect to investment in the years from 1987 to 1992.

For this reason our analysis covers only the next five years. The investment plans for the period can be considered firm and the railways have provided information that can be used to assess repercussions in Quebec or railway investment.

During 1983-1987, CP Rail intends to purchase locomotives, cars and equipment to a value of \$722 million. To facilitate calculation of locomotive/rail car distribution, we have assumed that:

- locomotives and cars will be purchased in the same proportion as the current fleet, i.e. one locomotive per 43 cars--(15);
- the average cost of a locomotive is estimated at \$1.5 million--(16), of a car at \$75,000;
- 'other equipment' is included with locomotives and cars.

(14) Western Transportation Initiative

Background Note: Railway Investment Plans
Government of Canada 83-02-01

(15) Statistics Canada, Railway Transport, catalogue 52-209, 1980

(16) CP Rail News, 9 February 1983, Vol 13, No. 3

These three premises allow an estimate of the number of locomotives and cars that will be purchased: 152 locomotives (\$228 million) and 6,570 rail cars (\$492 million).

In 1983, the interim payment to CP Rail will not affect the locomotive purchase program. The program forecasts expenditure of \$56 million for purchase of locomotives for Western Canada, and \$14 million for purchase of locomotives for Eastern Canada.

The locomotives will, in all probability, be manufactured by G.M. of Canada, London, Ontario. The 1983 interim payment will allow purchase of cars and equipment to rise from \$2 million to \$10 million.

CN Rail forecasts the purchase of locomotives, cars and equipment to a value of \$715 million between 1983 and 1987. Following the method described above for CP Rail, CN Rail will purchase approximately 151 locomotives (\$226 million) and 6,507 cars (\$448 million) between now and 1987.

The interim payment does not affect CN Rail's 1983 investment plan for equipment. The company will expend \$40.6 million for equipment, with or without the proposed solution. Furthermore, the equipment purchase plan does not include purchase of locomotives or cars in 1983.

The railways will purchase a total of approximately \$454 million worth of locomotives between now and 1987. Bombardier MLW will have approximately 26%-(17) of the Canadian freight locomotive market, the equivalent of about \$118 million in sales.

CN Rail and CP Rail forecast the purchase of cars and work equipment to a value of \$980 million between now and 1987. Marine Industries Ltd. has always had approximately 20% of this market. The company can thus expect sales of approximately \$195 million. Over the next five years, in addition to the \$350 million in investment, Quebec companies could sell rolling stock to a value of approximately \$300 million.

It should be pointed out that Quebec does not make track and makes very few ties. It does produce car parts (wheels), line equipment and telecommunication equipment. It is probably that Quebec companies will make sales in these areas, but it is too soon to give any figures.

The Federal policy statement of 1 February 1983 allocates \$75 million over a five year period for development programs in the West, specifically for development of a railway equipment industry. Such development cannot help but have a negative impact on Eastern industry.

-
- (17) According to the Department of Industry, Trade and Tourism (Quebec), Bombardier MLW manufactured in 1981, in addition to 22 LRC locomotives, 66 of the 250 freight locomotives delivered in Canada.

4.5 Summary

Note that:

- out of a total investment of \$16.5 billion, Quebec will only receive 8.5%, the West a shopping 57.6%;
- over the next five years, a period for which investment programs are considered relatively firm, the railways will spend in the West some 55% of the total forecast for the decade, but only 25% in Quebec; the investment forecast for Quebec is far less firm; East/ West disparity will be widened by inflation;
- investment forecast by CN and CP is about evenly divided between replacement and minor improvements to lines and equipment in both East and West, and expansion to increase Western rail capacity;
- in the five year period 1983-1986, the new policy will cost the Federal Government some \$2.3 billion more than continuation of existing programs;
- the new Federal Government policy will have positive economic repercussions, most of them in the West; of the \$6.8 billion total investment forecast between now and 1986-1987, apart from benefits related to work carried out in Quebec (approx. \$350 million), Quebec will obtain contracts worth only approximately \$300 million for manufacture of rolling stock; and finally
- development of a railway equipment manufacturing industry in the West, stimulated by Federal Government capital, can directly harm Eastern industry.

5.0 BRANCH LINE NETWORK

At the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth, an elaborate railway system was built in Canada. In more recent times, Canadian transportation has seen the growth of harbour, shipping and highway infrastructures. Because of this growth and because of unbalanced economic development, many segments of the rail system are now under utilized.

5.1 Abandonment Mechanism

A railway that wants to abandon a branch line considered uneconomic uses a mechanism created under the 1967 National Transportation Act--(18):

- when a railway shows a chronic deficit for a branch line (defined by law as a local as opposed to a main line that carries through traffic) the company may file an application with the CTC to abandon the line; it must include a statement of actual loss, established according to the terms of CTC Order R-6313 on railway expenditures--(19);
- The Canadian Transport Commission (CTC) studies the application, verifies the financial statement submitted and if necessary, holds public hearings to give a voice to those opposed to abandonment;
- if the CTC is convinced that the branch line is uneconomic (within the meaning of the Act) and liable to remain so, it orders the line abandoned or service maintained; in the latter case, the CTC must pay full compensation (under the terms of R-6313) to the railway, and review its decision every five years.

5.2 Western ege

The mechanism for abandonment was designed to rationalize Western branch lines. This has not yet been accomplished. In 1967, 25,277 km of the total 31,073 km of Prairie branch lines were declared exempt from the application for abandonment procedure. In 1974, at the expiry of the moratorium, the Federal Government designated a basic Prairie rail network guaranteed until the year 2000. The Hall Commission and other groups subsequently added to the designated lines.

(18) based on section 256 of the Railway Act, RSC, c. R-2

(19) Order R-6313 was adopted in 1969 by the CTC to allow calculation of the variable cost of rail transport and determine actual loss. It is essentially a set of rules and procedures for pinpointing factors that must be taken into account in establishing unit rail transport costs.

As things stand today, 92% of Prairie branch lines are exempt from normal abandonment procedure and, as a result, from rationalization by the railways. In 1980 the branch line operating deficit required \$152 million in subsidies. The total for 1971-1981 was \$754 million--(20).

From 1977 to 1982 the Federal Government spent an additional \$402 million on rehabilitation of Prairie branch lines. The Government is prepared to spend a further \$670 million between now and 1990, bringing the total cost of the program to \$1.072 billion. When the program was announced in 1977, total expenditure was forecast at \$700 million--(21).

1980 subsidies to non-designated branch lines in the West and elsewhere in Canada totalled \$17.8 million; for 1971-1980, the total was \$56.9 million--(20). Principle 6, stated in Chapter VI "Summary of Recommendations and General Observations" of the Gilson Report reads as follows: "The new framework to be developed should promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system and the western railway system as a whole"--(22). Despite this statement, the Federal Government did not deem it necessary to reintroduce the local mechanism for rationalization. And yet the measure could have considerable financial impact. For example, if the average 21-day round trip for grain cars were reduced by a single day, transportation of an equal amount of grain would require 1,000 fewer hopper cars. This one measure would save some \$70 million in investment--(23).

5.3 Impact of Current Abandonment Mechanism

In Quebec the mechanism for abandoning uneconomic branch lines continues to be used as provided for in the National Transportation Act. Applications for abandonment of several lines have been made to the CTC. The Quebec Department of Transport has cooperated in all such cases.

Some regional branch lines that are currently necessary and vitally important to future development operate at a loss because of their location or economic factors.

(20) Sources: CTC Annual Reports

(21) Government of Canada, Western Transportation Initiative, Policy Decisions, 1 February 1982, p. 17

(22) J.C. Gilson, Western Grain Transportation, Ottawa, 1982

(23) Speech to the Financial Post Conference on Western Transportation, Arthur Kroeger, deputy Minister of Transport, Edmonton, September 02, 1982.

The CTC has so far granted extensions to these regional lines. Even when the CTC's decision is to maintain service, the mechanism itself implies intrinsic inefficiency:

- CTC decisions are only valid for five years; existing industries are reluctant to expand rail traffic; to ensure transportation continuity, most industries maintain or develop efficient truck transport; any new industry that requires rail service will locate on a main line, not on a branch line whose very existence is in jeopardy every five years; similarly, railways are reluctant to invest money in a branch line likely to be abandoned in five year's time.

This argument has been used to justify the freeze on Prairie branch lines (track replacement, elevator modernization, etc.)--(24). Lack of investment by the railways also results in roadbed deterioration, to a degree prohibitive to modern heavy rolling stock (100 tonne cars). Railway operators are forced to use older, smaller, less efficient rolling stock that inevitably leads to rate increases.

5.4 Quebec Situation

Tables 5.1 and 5.2 summarize the Quebec branch line situation. Since 1970 applications for abandonment of twenty branch lines, eight of them regional, have been made to the CTC; over 1,000 km of track are involved in these applications.

TABLE 5.1
APPLICATION FOR ABANDONMENT MADE TO THE CTC
SINCE 1980 - QUEBEC

BRANCH LINES			
	TOTAL	LOCAL OR THROUGH*	REGIONAL
Number	20	12	8
Length (km)	1,004.5	273.2	731.3

- * Local branch line: branch line serving a single locality, itself located under thirty kilometres from a main railway line.
Through branch line: alternate train route.
These applications for abandonment have been granted, or will be very soon.

(24) Neil, Doug: 'Recommendation to the Minister of Transport on Prairie Branch Lines', 1979, p. VIII.

TABLE 5.2
STATUS OF EIGHT REGIONAL BRANCH LINES IN QUEBEC

	<u>Number</u>	<u>Km</u>
Branch lines maintained by order of the CTC (in whole or in part). The CTC has authorized abandonment of 58.3 km.	4	283.5
Branch lines awaiting decision. The Quebec Transport Department's objections are not necessarily related to the total length of the branch lines.	4	389.5

In 1984, the CTC will review its decision on the four branch lines it has ordered maintained.

The Quebec Transport Department fears that at least three new applications for abandonment (a total of 451.6 km) will be submitted to the CTC in the near future. Most rail lines on the North Shore of the St. Lawrence rely on mining and forestry traffic. They are still showing a profit. Given the present state of the economy, the situation is subject to change.

The Federal Government's most recent commitments respecting railway transportation in Quebec--(25) are a step in the right direction. The proposed review should include all interested parties rather than solely Eastern farm organizations; the Quebec economy is more highly diversified than that of the West.

5.5 Proposed Solution

On 19 November 1982, following the socio-economic conference on grain policy, the Quebec Minister of Transport asked the Federal Government to designate--(26), as it has done for the West, a guaranteed basic Quebec network, in other words a network exempt from the application for abandonment mechanism.

Allowing railways and shippers to spread investment over a reasonable time period would stimulate productivity, interest potential rail shippers and promote regional development.

(25) ADIEU, CORBEAU, 1e Devoir, 5 February 1983. Preventive Measures Review, by the railways, of railway transportation requirements in Eastern Canada, in consultation with representatives of Eastern farm organizations (unofficial translation)

In addition to uneconomic regional branch lines, a guaranteed basic network should include all regional main lines, even those currently showing a profit: Abitibi, Outaouais, Saguenay/Lac-Saint-Jean, Gaspésie, Charlevoix, and some segments of Beauce and Eastern Townships line.

Such a request is not unreasonable. Based on actual losses declared by the railways in their applications for abandonment, it is estimated, allowing for inflation, that in 1983:

- it will cost the CTC no more than \$2 million to subsidize the four branch lines it has ordered maintained (until the 1984 review);
- it would cost the CTC another two or three million dollars to subsidize the other four branch lines whose fate is not yet decided (presuming an order to maintain).

In short, designation of a guaranteed basic network in Quebec would not cost the Federal Government more than \$5 million annually, based on the costs and situation prevailing in February 1983. This is a drop in the bucket compared to the cost of the same type of program established years ago for the Prairies. Such "insurance" would assist outlying regions of Quebec immeasurably.

In any case, the CTC has already paid, or is committed to pay. The only thing we are asking is that the program be given permanence.

5.6 Branch Line Rehabilitation - Quebec Requirements

Quebec does not need anything like the billions the Federal Government is going to spend on Prairie branch line rehabilitation over the thirteen years of the program. What is generally needed is a program to preserve the quality of regional railway infrastructures.

In the days when they showed a profit, most regional branch lines now showing a deficit obtained investments that allow them to continue to operate with no load restrictions, despite minimum maintenance. What is needed is an increase in maintenance level, plus a number of replacement programs. This must be done soon, or it will be too late.

Some branch lines are not eligible for a rehabilitation program comparable to the Prairie program, and could be unjustifiably abandoned, to the detriment of current and potential users.

Some Quebec branch lines and sections of branch line, for which application for abandonment has been or is likely to be made, require substantial investment:

- to repair infrastructure or a specific aspect of infrastructure (e.g. a bridge);

- to bring load capacity up to modern line standards (120 tonnes);
- or both of the above.

With no infrastructure assistance program, such investment requirements must be included in the branch line's current budget. This can result in:

- increase in deficit forecast;
- shift from a small profit to a deficit.

In both cases, there is the risk that the CTC will authorize abandonment despite current and potential user requirements, simply because operating deficit subsidy programs cannot absorb the additional burden of infrastructure work.

The Prairies have a thirteen year, billion dollar branch line rehabilitation program. Some Quebec branch lines are on the brink of extinction, inevitable unless a similar, but far more modest, program is set up. Its immediate and most urgent needs require expenditure of no more than \$3 million.

5.7 Summary

Note that:

- in 1967 the Federal Government adopted legislation to rationalize railway branch lines; 80% of Prairie branch lines were exempted from the application for abandonment procedure; as the result of a series of administrative measures, 92% of Prairie rail lines are now guaranteed until the year 2000;
- because of the poor quality of railway infrastructure on the Prairies, the Federal Government spent over \$400 million between 1977 and 1982 for rehabilitation of these branch lines; it has committed an additional \$670 million to be spent in 1990;
- Quebec branch lines, local and regional, do not have the privileges of Western branch lines; their long term survival is in no way ensured; this has a negative impact on the siting of industry and on railway investment;
- a basic Quebec network guaranteed until the year 2000 has become a necessity; all Quebecers concerned should participate in designation;
- a program for preservation of railway infrastructure quality should be adopted.

6.0 IMPACT OF NEW FEDERAL POLICY ON SAINT-LAWRENCE/GREAT LAKES SYSTEM

The Federal Government, linking the Western capacity crisis to the Crow Rate, has given clear precedence to Western interests. Ottawa appears preoccupied with the question of grain distribution in the West, i.e. shipping grain from the producer to the ports of Vancouver, Prince Rupert, Churchill and Thunder Bay. Quebec, on the other hand, is concerned with the shipping of Western grain. Quebec considers the St. Lawrence/Great Lakes system to be an integral part of the Western grain distribution system. It must be remembered that when grain reaches Vancouver, Prince Rupert or Churchill it is export ready. Most grain that arrives at Thunder Bay is in transit; it must be shipped to St. Lawrence ports before it is considered export ready. Many aspects of the St. Lawrence/Great Lakes system are closely linked to the grain trade. The Pacific route and the St. Lawrence/Great Lakes system are in competition for some segments of the export market, the grain export market in particular.

As early as 1970, a study by D. WM. Carr and Associates (see schedule 3.0) spoke of competition between the St. Lawrence/Great Lakes system and the Pacific route. The authors point out that "the Pacific route has so gained in popularity that an ever increasing proportion of grain bound for Europe is shipped via Pacific ports"* (unofficial translation) (p.17). As shown in Table 6.1, since 1972, the "natural market" of the St. Lawrence/Great Lakes system (Western Europe, Eastern Europe, Africa and the Middle East) accounts for 44% to 60% of Canadian grain exports. According to Table 6.2, during the same period, the percentage of Canadian exports handled at St. Lawrence ports was relatively stable at 45%; the proportion handled at Pacific ports rose from 40% to 45%. Table 6.3 shows that, between 1972 and 1977, a sizeable proportion of Canadian grain exports to Europe (a destination considered part of the St. Lawrence/Great Lakes natural market) was shipped through Vancouver. Except in 1974, grain bound for Europe (including the European portion of the Soviet Union) accounted for approximately 4% to 25% of all Canadian exports to Europe and handled at Vancouver and St. Lawrence ports.

It is obvious that competition exists between the two major shipping routes - Pacific routes and the St. Lawrence/Great Lakes system.

* unofficial translation

TABLE 6.1
COMMODITIES TRAFFIC (GRAIN)
EXPORT OF CANADIAN GRAIN BY DESTINATION
1972-1981
(000 tonnes)

COUNTRY	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981*
Western Europe (EEC) % of total	4 400 23,12	3 528 16,02	2 839 20,07	3 364 24,11	2 963 17,34	4 434 24,78	3 925 19,70	2 647 15,34	2 598 14,39	2 570 12,93
Western Europe (other) % of total	241 1,27	131 0,67	293 2,04	249 1,78	208 1,22	232 1,30	265 1,33	327 1,9	274 1,36	141 0,71
Eastern Europe (including USSR) % of total	4 514 23,72	5 267 26,90	1 697 11,79	837 6,0	5 893 34,48	3 088 17,26	3 730 18,73	3 318 19,23	5 511 27,36	7 138 35,91
TOTAL EUROPE % of total	9 162 48,15	8 926 45,59	5 042 35,03	4 450 31,90	9 064 53,03	7 754 43,34	7 920 39,76	6 292 36,47	8 583 43,11	9 849 49,54
Africa % of total	703 3,69	528 2,7	631 4,38	911 6,53	234 1,37	981 5,48	1 190 5,97	802 4,65	1 217 6,04	932 4,69
Middle East % of total	781 4,1	378 1,93	641 4,5	797 5,71	553 3,24	1 012 5,66	1 433 7,19	994 5,76	1 332 6,61	814 4,09
Asia % of total	6 485 34,08	7 800 39,84	5 562 38,64	5 360 38,43	4 891 28,62	5 379 30,01	6 580 33,03	6 105 35,39	5 367 26,65	5 293 26,61
Oceania % of total	4 0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Western Hemisphere % of total	1 726 9,07	1 749 8,93	2 309 16,04	2 275 16,31	2 161 12,64	2 570 14,37	2 543 12,77	2 744 15,90	3 244 16,11	2 561 13,34
GRAND TOTAL	19 028	19 579	14 393	13 950	17 091	17 890	19 919	17 253	20 140	19 880
Total Exports of Other Grain** and By-products	1 804	1 783	1 396	884	1 147	1 797	2 152	2 857	3 622	4 252
Overall Export Total	20 832	21 362	15 789	14 834	18 238	19 687	22 071	20 110	23 762	24 132
Total Produced in the West	30 613	31 800	26 172	31 696	38 453	36 852	37 893	31 038	34 325	42 087

* provisional ** All grain except wheat, wheat flour, barley, malt
barley, oats.

Source: Canadian Wheat Board Annual Report 1981

TABLE 6.2

COMMODITIES TRAFFIC (GRAIN)

EXPORTS OF CANADIAN GRAIN BY PORT AREA

	Atlantic Coast	St. Lawrence		Direct from the Lakehead ³		Churchill	Pacific Coast		TOTAL (000) tonnes
		(000) tonnes	% of total	(000) tonnes	% of total		(000) tonnes	% of total	
1971	818	7 681	45,97	912	5,46	637	6 660	39,86	16 708
1972	940	8 968	45,77	1 070	5,46	667	7 947	40,56	19 592
1973	942	8 653	42,89	907	4,5	638	9 036	44,79	20 176
1974	594	6 473	44,58	497	3,42	462	6 494	44,72	14 520
1975	788	6 230	45,43	816	5,95	498	5 381	39,24	13 713
1976	865	8 437	49,89	555	3,28	518	6 535	38,65	16 910
1977	792	8 144	45,07	1 050	5,81	735	7 348	40,67	18 069
1978	806	9 234	45,94	930	4,63	692	8 439	41,98	20 101
1979	575	7 946	44,0	742	4,11	495	8 303	45,97	18 061
1980	801	9 844	45,62	1 267	5,87	523	9 144	42,37	21 579
1981 ⁴	730	9 638	45,83	826	3,93	289	9 547	45,40	21 030

1- To all countries except the United States

2- Wheat (except bagged seed grain), oats, barley, rye and flax.

Beginning in 1965-1966, includes colza

3- Including shipments from Great Lake ports

4- Provisional figures

Source: Canadian Wheat Board Annual Report 1981

TABLE 6.3
CANADIAN GRAIN EXPORTS TO EUROPE
(short tonnes)

YEAR	FROM VANCOUVER TO		FROM ST. LAWRENCE PORTS TO	
	USSR (EUROPE)	EUROPE (A) TOTAL	EUROPE (B) TOTAL	A/A+B
1977	169 476	489 874	1 640 458	0,28
1976	582 163	902 442	2 106 219	0,80
1975	373 650	535 052	2 252 229	0,19
1974	--	205 184	342 095	0,37
1973	128 787	167 764	3 609 433	0,04
1972	42 251	392 672	4 222 620	0,08

Source: Statistics Canada, catalogue 64-207

One of the main objectives of the new Federal policy is to increase the capacity of the Western route. We have pointed out that the capacity crisis in the West is more imaginary than real, that the premises on which it is based are unrealistic and that all traffic forecasts of this type are very risky and uncertain. We have stressed that, under such conditions, excess capacity in the West is a strong possibility in the long term. What will be the effect of well-established West bound railway infrastructures offering relatively low marginal cost? There is a definite risk that traffic that would naturally turn toward the St. Lawrence/Great Lakes system will be rerouted West, seriously affecting investment and development decisions for Quebec. The St. Lawrence/Great Lakes system cannot but lose a race with the West.

7.0 SUMMARY AND CONCLUSIONS

The Federal Government, in its search for a solution to the problems of Western grain transportation, has opted for an approach that gives precedence to the Western provinces.

Federal Government action is geared to the Western capacity crisis. The crisis, based on overly optimistic traffic forecasts, is non-existent. Traffic forecasts are by nature fraught with uncertainty; they may never materialize. In the long term, the West may well find itself with high quality railway infrastructures and extensive capacity reserves. This situation could reroute to Pacific ports traffic that would normally use the St. Lawrence/Great Lakes system. The St. Lawrence/Great Lakes system could fall behind the Western route.

Quebec finds it unacceptable that the Federal Government has failed to consider the short and long term impact on Quebec of increased Pacific bound rail capacity.

The Federal Government has committed \$3.7 billion over the next four years for implementation of its new policy. It established new programs to a total value of \$2.3 billion, in addition to the \$1.4 billion to be spent on existing programs. Ottawa's attitude is especially galling in view of its attitude to the East, as evidenced by the decision to finance Eastern investment by cutting existing subsidy programs (under MFRA, ARFAA). A program involving expenditure of \$3.7 billion could make quite a hole in the Federal Government's transport budget. How many projects in Quebec will be delayed, even cut altogether?

Ottawa forecasts that the railways will invest some \$16.5 billion over the next decade. Quebec will receive a mere 8.5% of this, the West a whopping 57.6%.

The railways (CN and CP) have issued public statements on relatively firm investment plans for the next five years. During that time the railways will spend in the West, 55% of the total expenditure forecast for the decade. In Quebec, they will spend only 25% of the ten-year forecast amount. Investment in Quebec is far less certain. East/West disparity will be further widened by inflation.

Railway investment will have significant economic repercussions, mostly in the West. Out of the \$6.8 billion investment forecast up until 1986, other than benefits related to work performed in Quebec, (approximately \$350 million) Quebec will obtain contracts for rolling stock to a value of only about \$300 million. Development of a railway equipment industry in the West, financed in part by the Federal Government, will have a further negative impact on Eastern industries.

The West is being given preferential treatment in the area of railway infrastructures. A basic network made up of 92% of Prairie railway lines is guaranteed until the year 2000. No Quebec rail line has comparable protection. Many local and regional branch lines are threatened with extinction. This will have a negative impact on regional economic development. A basic network guaranteed until the year 2000 has become a necessity in Quebec. Between 1977 and 1982 the Federal Government also spent \$400 million in the West on branch line rehabilitation. It has committed an additional \$670 million to the program between now and 1990. There is no such railway infrastructure preservation or improvement program in the East. The Prairies have a billion dollars to spend on branch line rehabilitation, while some Quebec branch lines risk imminent extinction. A rehabilitation program in Quebec would need no more than \$3 million to meet the most urgent needs. How modest are our needs compared to that of the West! But we are getting nothing at all.

In the matter of Western grain transportation, the Federal Government must stop acting as if Canada ends at Thunder Bay. It must begin to consider the impact of its decisions of the East, especially on Quebec.

APPENDIX 1.0

FOR AN IMPROVED TRANSPORTATION SYSTEM IN THE WEST - DOCUMENTATION

MR. GILSON'S RECOMMENDATIONS - THE FEDERAL GOVERNMENT RESPONSE

WESTERN TRANSPORTATION INITIATIVE

BACKGROUND NOTE: GILSON RECOMMENDATIONS/GOVERNMENT INITIATIVES

RECOMMENDATIONS

COMMENTS

1. The total railway revenue shortfall (the Crow Benefit) for 1981/82 be set at \$644.1 million.

1. Accepted subject to recalculation.

In his report, Dr. Gilson estimated that the Crow Benefit was \$644.1 million for the crop year 1981/82. In arriving at this estimate, he assumed a volume of 30.4 million tonnes and a cost of capital of 21% pending a ruling from CTC.

Following an examination of Dr. Gilson's assumptions and a ruling by the CTC on the cost of capital issue, the Government concluded that the 1981/82 crop year Crow Benefit should be set at \$651.6 million. Based on the Gilson methodology, the main assumptions used to arrive at this final number are:

- a 1981/82 volume of 31.1 million tonnes including canola and linseed products;
- a cost of capital of 20.5% as ruled by the CTC.

2. The Crow Benefit be paid totally to the railways in 1982/83, with an increasing proportion of this payment each year thereafter being paid to the producer either directly or by a freight credit option until 1989/90 when the proportion would be fixed at 81% to producers and 19% to the railways.

2. Accepted with modification.

Dr. Gilson's proposal will be implemented but a review will be required when payments reach approximately 50% to producers and 50% to railways in 1985/86. Parliamentary approval will then be necessary to continue the progression beyond this point. Failing that payments will remain fixed at 50-50.

3. Accepted to 1985/86.

3. A temporary Agricultural Adjustment Payment be paid to all grain producers phased down from 1983/84 until 1988/89 to compensate for the spreading of the Crow Benefit among a larger number of recipients.

Additional funds will be committed if the phased payments system continues.

4. Accepted.

4. Canola meal and oil and linseed and oil be included under the new statutory rate structure.

Effective in crop year 1982/83, canola meal and oil and linseed meal and oil moving in Western Canada will be transported at the same rate as the raw seed. Railway compensation would be augmented by \$2 million per year to cover the ownership/leave costs of oil tank cars. East of Thunder Bay, effective August 1, 1983, subject to a special investigation by DRIE and the CTC, movements of canola meal and oil and linseed meal and oil would be subject to normal commercial rates as is the case for all other current "Crow crops".

5. Accepted.

A Grain Transportation Agency (BTA) will be established in legislation, with responsibility for railway performance and investment targets, measures to improve the efficiency and capacity of the grain transportation and handling system and car allocation policies. A Senior Grain Transportation Committee will advise the GTA and the Minister of Transport.

6. Accepted in principle.

Until rewards/penalties are instituted in a few years, the 20% will be paid as part of the rate structure although phased-in as recommended.

7. Accepted for the first four years.

- Western producers will not pay any higher transportation costs during the present crop year;
- From 1983/84 to 1985/86 they will pay only the first three percentage points of increased costs resulting from inflation;
- After 1985/86, the producers will pay the first six percentage points of inflationary increases.

5. A Central Co-ordinating Agency be established, superseding the present Office of the Grain Transportation Co-ordinator, to decide on railway performance and service guarantees and to provide and encourage increased efficiency and economy measures.

6. The railways receive, on a phased-in basis, a contribution to constant costs at a level of 20% of the variable costs of transporting grain, with the first 12% of this contribution being considered as part of the rate structure and the remaining variable costs, being related to performance.

7. Future railway cost increases be shared equally between the federal government and producers for the period 1983/84 to 1985/86, with a maximum of 3% annual increase for the producers. After 1985/86, the shippers would pay the first 3% of cost increases and share equally with the federal government the next 3% increase with an aggregate maximum of 4½% for the producers. The cost of transporting future volume increases beyond the 1981/82 crop year base amount of 30.4 million tonnes be borne by the producers.

- Beyond the base year volume of 31.1 million tonnes, producers will pay the full cost of transporting volume increases, as recommended by Gilson, but through a "blended" freight rate.

8. Continuation of Government provisions of hopper cars and funds for branch line rehabilitation.
 8. Accepted in principle.
 - Funds will be provided for these except that funds for branch line rehabilitation will be limited to \$670 million to 1988/89, for a total expenditure of \$1,072 million.
9. To protect producers against possible declines in grain prices, consideration be given to the feasibility of establishing some form of "Grain Freight Rate Stabilization Fund", along lines similar to the Western Grain Stabilization Program.
 9. Accepted in principle.
 - Technical and administrative feasibility of this proposal and others linking transportation costs to the price of grain will be examined in consultation with agricultural organizations.
10. The legislative framework be drafted to include a commitment by the federal government to the annual payment of an amount equivalent to the 1981/82 railway revenue shortfall, the Agricultural Adjustment Shortfall, railway performance and service guarantees, continued federal financial commitment for branch line rehabilitation, provision for periodic reviews, annual setting of rates, sharing of future cost increases, administration of payments to the railways and the producers and the establishment of a Central Co-ordinating Agency.
 10. Accepted.
 - The federal financial commitment for branch line rehabilitation will be continued through to 1988/89 but need included in legislation.
11. A review be undertaken in 1985/86 of the items such as railway costs, the payment system, the branch line rehabilitation system, the Agricultural Adjustment Payment, and railway performance and service guarantees.
 11. Accepted.

SCHEDULE 2.0

FEDERAL TRANSPORTATION ASSISTANCE PROGRAM IN
THE ATLANTIC REGION(' 'MFRA' ' AND ' 'ARFAA' ')

FEDERAL TRANSPORTATION ASSISTANCE PROGRAM
IN THE ATLANTIC REGION

('MFRA' AND 'ARFAA')

The federal subsidy program in question is divided into two major components, depending on whether the freight traffic moves within the "select territory" or westbound from a point within the said territory. The "select territory" includes the portion of the Province of Quebec that is south of the St. Lawrence River and east of Highway 173. It also includes the Magdalen Islands.

In each case, a minimum distance must be covered and transportation charges must exceed the amount specified in the regulations. In both instances, the subsidy is paid directly to the carrier, who must be in possession of a certificate issued by the Canadian Transport Commission. The carrier cannot be the owner of the freight that is being shipped.

Whereas road, rail, sea and air freight carriers are eligible to receive a subsidy for the freight moved between points entirely within the "select territory", transportation assistance for freight moved westbound from a point within the territory applies only to that portion of the freight moved within the "select territory" by a road or rail carrier.

In 1981, a total of \$62.4 million in subsidies was awarded under the transportation subsidy program, namely \$36.1 million for freight moved between points within the "select territory" and \$26.3 million for freight shipped westbound from a point within the said territory.

Negotiations were undertaken in 1980 between representatives of New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and the federal government, resulting in recent changes to the subsidy program. The three provinces mentioned above wanted the joint federal-provincial Highway Strengthening Program, which was about to expire at the time, to be renewed in exchange for a reduction in the subsidies awarded under the MFRA. The program changes involved:

- a reduction in the rate of subsidy for freight moved between points within the "select territory" from the going rate of 15 per cent to 12.5 per cent as of April 1, 1982 and to 10 per cent as of April 1, 1983;
- an increase as of April 1, 1982 in the minimum amount billed for transportation charges so that a subsidy can be paid: from \$10 to \$50 for freight moved between points within the "select territory" and from \$50 to \$100 for freight shipped westbound from a point within the said territory.

Quebec was never invited to take part in the discussions on the nature of the proposed changes, even though these changes were likely to affect some of its territory. It was not until December 1981, after an agreement had been reached between these three provinces and the federal government, that the federal government moved to inform the Province of Quebec of the definitive nature of the program changes and of its intention to spend the money saved as a result of these changes on different projects in Eastern Quebec.

Transport Canada estimated the amount of money to be saved between 1982-83 and 1986-87 and to be reallocated during the same period at somewhere around \$31 million for Eastern Quebec and about \$8 million for Newfoundland. In the case of the other three provinces, the federal government would take \$84 million and use it for a road network improvement program, whereas the savings realized as a result of amendments to the MFRA would be somewhere in the order of \$73 million.

In terms of the current fiscal year, according to inside information obtained by a Transport Canada official, the \$1 million which will be reallocated to Eastern Quebec will be used to conduct studies and to upgrade airport equipment and facilities, particularly in Mont-Joli, Bonaventure and Gaspé. The province was not consulted on the choice of projects to be carried out over the next four years, even though \$4 million, \$8 million, \$9 million and \$9.1 million respectively will be reallocated.

In view of the lack of consultation and information about these projects, one can be justified in wondering whether these projects truly involve a reallocation of funds saved as a result of amendments to the MFRA or whether the federal government would have carried out these projects anyway and had already set aside the necessary financial resources. Furthermore, given the current state of the economy, the savings realized in Eastern Quebec could be less than the anticipated figure of \$31 million. Will the federal government reallocate this same amount or will it try to reduce this figure?

APPENDIX 3.0

QUOTED FROM: CARR, D. WM. ASS.

“The Seaway and the Transportation System in Canada,
Economic Analysis, Volume 2, Competition Potential
and Trafic Outlook of the Seaway”

December 1970

THE SEAWAY
IN CANADA'S TRANSPORTATION
AN ECONOMIC ANALYSIS

VOLUME 2

SEAWAY POTENTIAL IN COMPETITION AND TRAFFIC

BY

D. WM. CARR & ASSOCIATES LTD.

FOR

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

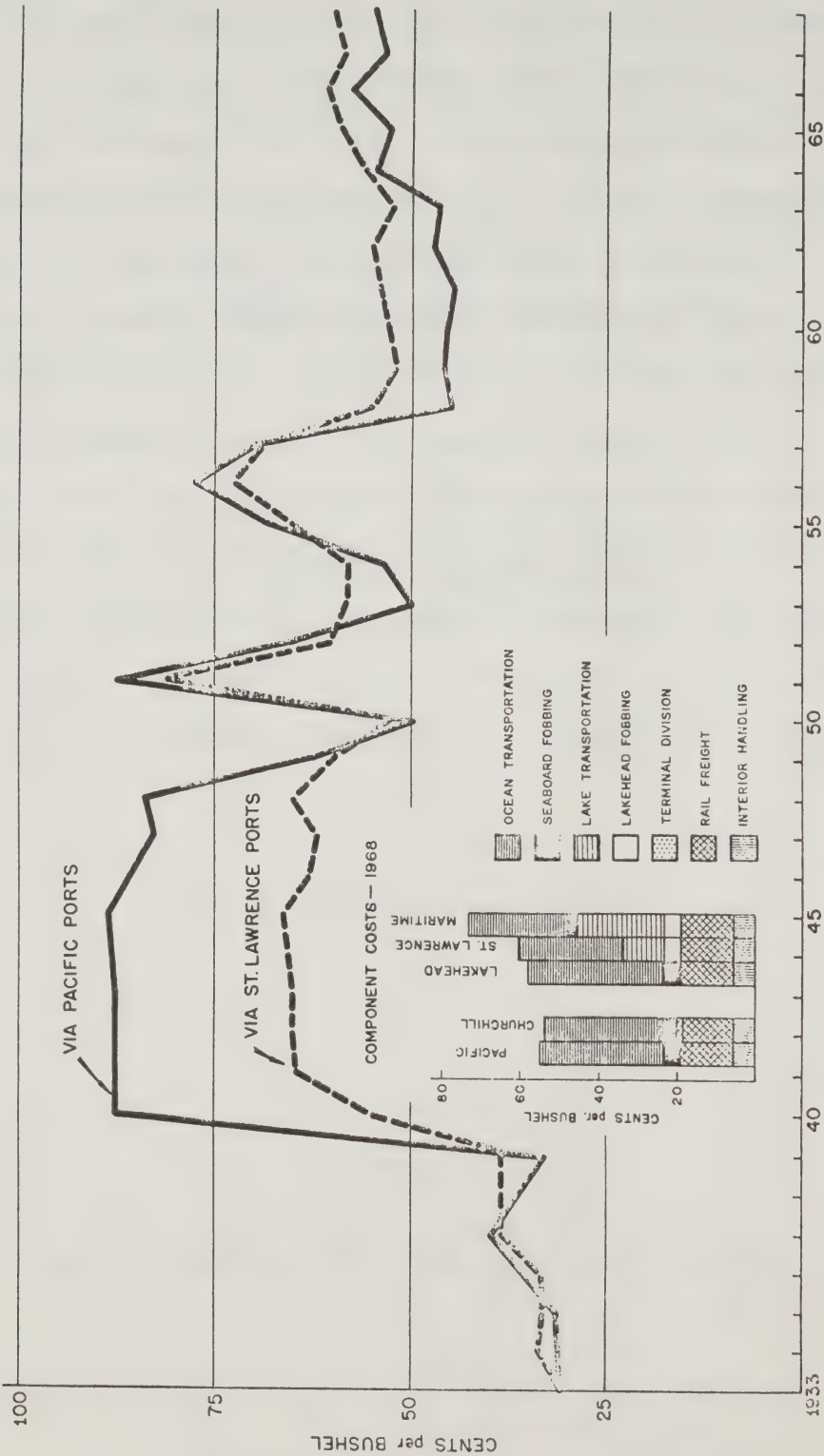
OTTAWA

DECEMBER 1970

On competition from other routes, both grains and iron ore are exposed. On grain, the competition of the Pacific route with the Seaway became stronger after 1957. The Pacific route continues to attract an increasing share of Prairie grain exports. This is primarily due to the significant advantage in freight rates via the Pacific route beginning about 1958 (Figure 1). The Board of Grain Commissioners' comparison of rates on wheat from a central Prairie point via Pacific and St. Lawrence routes--(1) shows a continuing advantage for the Pacific route. As a result, the dividing line in the Prairies between eastward and westward movements has moved eastward. The Pacific route advantage has increased to the point where an increasing share of the grain moving to Europe has been using that route. The Pacific route has other advantages to support this rate advantage, including a year-round operation, no ice problems, no transshipments, a rapid growth in Pacific Rim markets accompanied by substantial expansion of facilities

(1) The base point chosen for the comparison is Scott, Saskatchewan, from where the rail rates to Vancouver and to the Lakehead are equal.

AVERAGE COSTS OF MOVING WHEAT, CANADA TO THE UNITED KINGDOM
SEASONS OF NAVIGATION 1933 to 1968 1/



1/ Canadian Grain Exports, Crop Year 1967-68, Board of Grain Commissioners, Ottawa, 1968.

FIGURE 1

including superport facilities, and a notable increase in other port services and facilities. The cost disadvantages of the Seaway route on grain to Europe (Table 2) lie chiefly in the extra costs related to the waterway movement--(1). The wheat movement direct overseas from the Lakehead was thus almost four cents a bushel higher than the Pacific route in 1968-1969 and the St. Lawrence ports route was over 5.7 cents a bushel higher--(2). The Seaway tolls are a relatively small part of the total costs of transportation to Europe by these routes, about 1.3 cents a bushel--(3) or approximately three per cent of the total transportation costs. An increase in tolls, unless it was quite large, is unlikely to shift the balance further in favour of the Pacific route or

-
- (1) Because of the increasing trend in recent years for the large bulk movements of wheat to go to the Antwerp-Rotterdam Europoort for transshipment to Britain and other European destinations, the transportation costs for wheat are now exemplified by this route rather than by the direct route to Britain (Table 2).
 - (2) Some of this disparity in rates via the St. Lawrence ports is undoubtedly made up by the market advantage of having this grain in position for delivery during the winter months when the Seaway is closed. The economic advantages of the St. Lawrence ports route relative to winter shipment by rail to Maritimes ports has become very large.
 - (3) On the Montreal-Lake Ontario section.

TABLE 2

ESTIMATED AVERAGE COSTS (BASED ON RATES) OF MOVING
CANADIAN WHEAT FROM A MID-PRAIRIE POINT TO
ANTWERP-ROTTERDAM VIA PACIFIC AND SEAWAY ROUTES
1968-1969 CROP YEAR AND TOTALS 1964-1965 TO 1968-1969

	Via Pacific Coast Ports	Via St. Lawrence Ports	Via Lakehead Overseas Direct
<u>Component Costs, 1968-69--(1)</u>			
Interior Handling Costs	5.500	5.500	5.500
Rail Freight to Terminal	13.800	13.800	13.800
Lakehead Fobbing	-	4.600	-
Lake Transportation Costs	-	10.335	-
Seaboard Fobbing	4.574	0.465	4.865
Ocean Transportation Charges	15.273	10.174	18.937
Estimated Average Forwarding Costs	39.147	44.874	43.102
<u>Total Costs 1964-1965 to 1968-1969--(2)</u>			
1964-1965	44.269	48.824	48.083
1965-1966	46.966	48.889	50.115
1966-1967	40.742	46.084	47.278
1967-1968	43.327	48.670	51.832
1968-1969	39.147	44.874	43.102

(1) Canadian Grain Exports, Crop Year 1968-69, Board of Grain Commissioners, Ottawa, 1969, p. 23. Costs are based on No. 1 Northern wheat shipped from Scott, Saskatchewan.

(2) Ibid. p. 23 to 27.

reduce the volume of grain moving eastward through the Seaway.--(1) The advantages of direct shipment of grain from the Lakehead overseas have not been exploited as much by Canadian grain shippers as they have in the United States. Interviews indicated that rates offered by foreign ocean-going vessels that carry this direct overseas grain traffic through the Seaway tend to be lower from United States ports than from Canadian ports, because conditions at the latter are less favourable.--(2)

The other major overseas route that competes with the Seaway for grain traffic is the Mississippi-Gulf of Mexico route. This route has continued to carry a substantial share of the United States overseas movement of wheat and feed grains. Yet there were no significant indications in 1970 that this route would encroach further on the Seaway traffic. On the contrary, the evidence indicated that the Seaway would continue to draw grain traffic from the southern Gulf route because of the Seaway's advantages in two-way ore-grain traffic that utilizes the year-round deepwater grain ports on the lower St. Lawrence.

(1) Moreover, it is quite conceivable that shortage of ocean vessels (mainly for oil but also for other traffic) that became evident in mid-1970 and the substantial upward movement of ocean freight rates that this presaged would again alter the competitive advantage of the routes in favour of the Seaway over the Pacific route. See Financial Times, August 17, 1970, p. 10.

(2) As reported in interviews with direct overseas carriers.

APPENDICE "TRPT-197"

ALBERTA FOREST PRODUCTS ASSOCIATION

La Alberta Forest Products Association partage le point de vue du Council of Forest Industries of British Columbia et craint de plus en plus que les controverses et l'opposition que suscitent les modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau ne retardent une intervention pourtant vitale dans ce domaine ou, pis encore, ne la bloquent tout à fait.

Comme vous le savez, les problèmes liés à la capacité de transport ferroviaire dans l'ouest du Canada s'accumulent depuis une dizaine d'années. Des déficits massifs dans les recettes des chemins de fer, problème étroitement lié à l'écart de 75 à 80 p. 100 entre le coût du transport du grain soumis au tarif statutaire et les recettes tirées de cette activité, ne permettent pas aux compagnies ferroviaires de consentir les investissements nécessaires dans ses installations.

A moins que le problème ne soit résolu, l'augmentation prévue du volume de transport de toutes les marchandises, dont les céréales, entraînera inévitablement un rationnement du transport ferroviaire, ce qui aura des conséquences catastrophiques pour l'approvisionnement de zones essentielles du marché de nos produits et de ceux d'autres industries.

Comme il est absolument indispensable d'intervenir avant que le problème ne soit aussi critique, la Alberta Forest Products Association,

représentée par le COFI, s'est jointe au "Task Force on Canada's Crisis in Western Rail Transportation", groupe constitué en août 1981 et comprenant des représentants des expéditeurs de tous les produits importants. Son principal objectif était d'encourager le gouvernement fédéral à chercher une solution globale au problème du transport ferroviaire.

L'Association est d'avis que l'initiative proposée par le ministre des Transports constitue à tout le moins l'amorce d'une solution juste et pratique.

L'industrie albertaine des produits forestiers procure jusqu'à 7,000 emplois directement et l'effet d'entraînement se fait sentir surtout, mais non exclusivement, dans les collectivités rurales situées près de ses installations de production. En 1982, les ventes ont dépassé le demi-milliard de dollars sur le marché nord-américain, bien que la récession ait pleinement fait sentir ses effets sur les produits forestiers.

Pour l'industrie albertaine, l'effet d'un système de transport ferroviaire efficace n'est guère différent de ce qu'il est pour l'industrie, plus importante, de la Colombie-Britannique. L'industrie albertaine a cependant une préoccupation propre: la prestation d'un service de transport ferroviaire efficace et concurrentiel pour rejoindre les ports de la côte ouest, de sorte que les entreprises de cette province sans littoral puissent trouver à l'étranger des débouchés autres que ceux qu'elle a eus aux Etats-Unis par le passé grâce aux transports ferroviaires.

Nous, membres de cette industrie albertaine, croyons en une politique juste de paiement par l'utilisateur qui nous permettrait d'expédier nos produits à un

prix juste grâce à un système ferroviaire national qui nous donnerait accès aux marchés canadiens. Nous réclamons des tarifs de transport direct entre de production et les marchés américains. Enfin, nous demandons la possibilité d'établir, lorsqu'il est réaliste de le faire, des installations d'expédition entre les points de production et les ports de la côte ouest, de sorte que les producteurs albertains puissent trouver de nouveaux débouchés à l'étranger.

Nous vous prions d'appuyer les modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau afin qu'on puisse s'attaquer efficacement à la tâche pour améliorer le système de transport des marchandises.

Edmonton, le 20 juillet 1983

APPENDICE «TRPT-198»

SUCRE ATLANTIC LIMITEE

Le 22 juillet 1983

M. Maurice Dionne
Président
Comité du transport
Chambre des communes
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Monsieur,

Comme vous le savez peut-être, Transport Canada a décidé de procéder à une étude approfondie des très importants programmes de subventions aux transports dont peuvent bénéficier les manufacturiers et les entreprises de traitement industriel dans la Région atlantique du Canada.

Ces programmes sont la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (M.F.R.A.) et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (A.R.F.A.A.). A elles deux, ces lois permettent d'obtenir jusqu'à 50 % de réduction sur les tarifs pour les expéditions en direction d'autres régions situées plus à l'ouest et une réduction de 10 % pour les expéditions à l'intérieur de la région.

Ces programmes ont pour objet d'aider les compagnies de la Région atlantique du Canada à faire concurrence, sur les grands marchés de l'Ontario et du Québec, aux compagnies situées dans ces deux provinces. Comme il est clairement indiqué dans la Loi MFRA initiale adoptée en 1927, ces programmes trouvent leur raison d'être dans les termes de la Confédération.

L'étude en question a pour objectif déclaré de «déterminer qui, éventuellement, souffrira d'une annulation totale ou partielle des programmes de subventions».

Les grands comme les petits manufacturiers de la Région atlantique ont fait connaître leur opinion publiquement, aussi bien individuellement que collectivement par l'intermédiaire de l'AMC, à savoir que l'annulation de ces programmes pourrait avoir des conséquences désastreuses sur l'économie de toute la Région atlantique du Canada.

A l'instar de bien d'autres compagnies, Sucre Atlantic Ltée a rédigé pour Transport Canada un mémoire détaillé qui montre clairement qu'elles seraient les tristes conséquences d'une annulation ou d'une réduction des subventions.

Étant donné l'importance critique de ce problème en ce qui concerne Atlantic en particulier et la plupart des autres manufacturiers de la région, nous prenons la liberté de vous adresser notre mémoire.

En fin de compte, ce sont le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces atlantiques qui décideront de l'avenir de ces programmes. Pour cette raison, nous sommes convaincus que la lecture de notre mémoire pourra vous aider à comprendre les problèmes fondamentaux et pourquoi il est essentiel pour le bien-être économique de toute la Région atlantique que vous vous prononciez en faveur de conserver ces programmes de subventions tels qu'ils sont.

Veuillez croire, etc...

(Original signé par)

Léo Labrosse

Président

SUCRE ATLANTIC LTEE

MEMOIRE SUR

LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

DANS LES PROVINCES MARITIMES

ET

LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES

MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

JUIN 1983

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	
A. SUCRE ATLANTIC LTEE	
1. La compagnie	
2. Impact économique	
3. Volume	
B. MANDAT	
C. IMPORTANCE DES SUBVENTIONS	
1. MFRA	
a. Sucre Atlantic	
b. Manufacturiers de la Région atlantique	
c. Augmentation des subventions MFRA	
2. La concurrence	
3. ARFAA	
a. Prix exagérément bas	
b. Protection du marché	
c. Suppression du programme ARFAA	
d. Matériaux de production	
4. Récapitulation	
D. L'INDUSTRIE DU SUCRE AU CANADA	
1. Utilisation de la capacité	
2. Établissement du prix du sucre raffiné	
E. RAPPORT COUT DE TRANSPORT / PRIX DE VENTE	
F. PROGRAMMES FEDERAUX CONTRADICTOIRES	
G. REDUCTION DE LA SUBVENTION ARFAA DANS LE PASSE	
H. CONSIDERATIONS D'ORDRE JURIDIQUE	

SUCRE ATLANTIC LTEE
MEMOIRE SUR
LES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS MFRA/ARFAA

Sous la direction de Transport Canada, le gouvernement fédéral a entrepris une étude approfondie des programmes d'aide aux transports pour le mouvement des marchandises aussi bien dans la Région atlantique (Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique) qu'en direction de l'ouest vers d'autres régions du Canada (Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes).

Le présent mémoire a pour objet de convaincre sans laisser l'ombre d'un doute les fonctionnaires fédéraux et provinciaux du fait que l'annulation totale ou partielle des programmes subventions, surtout de la loi MFRA, pourrait avoir des conséquences désastreuses pour Sucre Atlantic Ltée.

Comme il est démontré dans le présent mémoire, la façon dont les prix du sucre sont établis au Canada et l'instabilité de l'industrie se combinent pour créer une situation qui mettra en péril l'existence même d'Atlantic car le coût complet du transport qui viendrait s'ajouter après l'annulation de la subvention du 1,7 million de dollars, est un coût que les raffineries de l'Ontario et du Québec n'auraient pas à supporter.

Comme il est indiqué dans le préambule de la Loi initiale, la raison d'être de la loi MFRA (1927) se trouve dans les termes de la Confédération.

En acceptant de se former en Confédération et avec l'introduction des tarifs, les Provinces maritimes mirent fin au mouvement naturel (d'un point de vue historique et d'un point de vue géographique) des marchandises produites dans la région vers le Sud, c'est-à-dire vers les importants marchés du nord-est des États-Unis. En guise de compensation, la loi MRFA fut introduite pour aider les manufacturiers des Maritimes à expédier leurs marchandises en direction de l'ouest vers les importants marchés du Québec et de l'Ontario, ce qui permettait d'assurer le maintien d'une solide base industrielle aux provinces Maritimes.

L'annulation ou même la réduction des subventions offertes dans le cadre des deux programmes au trafic en direction de l'ouest non seulement mettrait en péril la base manufacturière dans les Maritimes, mais aussi constituerait une violation des termes et de l'esprit dans lesquels la Confédération a été formée.

A. SUCRE ATLANTIC LTEE

1. La compagnie:

Atlantic est la plus grande raffinerie de sucre du Canada, aussi bien du point de vue des ventes que de la capacité de production. Le Siège social se trouve à Montréal, Québec, et notre usine se trouve à Saint John, Nouveau-Brunswick. Cette usine n'a jamais cessé de fonctionner depuis son inauguration en 1915.

Nos marchés vont de Terre-Neuve à Thunder Bay. Le sucre Atlantic se vend aussi à l'ouest du Lakehead, mais en faible volume car les prix de transport sont exorbitants.

En dehors de la raffinerie et de centre de distribution de Saint John où travaillent environ 380 employés, Atlantic exploite deux grands centres de distribution à Montréal (90 employés) et à Toronto (28 employés), ce qui donne un total de 498 employés.

Environ 10% du volume de nos ventes passe par des entrepôts publics.

2. Impact économique:

On peut juger de l'importance de l'apport économique d'Atlantic aux économies de Saint John et du Nouveau-Brunswick en consultant les données de 1982:

- Nombre d'employés	380
- Salaires et traitements	9,2 millions \$
- Impôts payés (municipal et provincial)	531 000.00 \$
- Valeur ajoutée	23,8 millions \$
- Valeur des marchandises achetées au Nouveau Brunswick	11 millions \$

Le plan quinquennal d'Atlantic prévoit les immobilisations suivantes:

TABLEAU 1

	Million \$
1983	4.7
1984	5.9
1985	2.6
1986	5.3
1987	4.2

En dehors de celles qui sont en cours, aucune immobilisation ne sera autorisée avant que l'on connaisse le résultat de l'étude des programmes de subventions par Transport Canada.

3. Volume:

En 1982, les ventes d'Atlantic ont été de (données confidentielles) tonnes métriques, dont 20 000 tonnes métriques ont été exportées (14 000 T M par le port de Saint John); les (données confidentielles) tonnes métriques restantes ont été écoulées sur le marché intérieur.

19,2% du dernier montant (confidentiel) ont été vendus dans la Région Atlantique, tandis que 80,8%, soit (données confidentielles) tonnes métriques, ont été expédiés et vendus sur les marchés du Québec et de l'Ontario.

Il est donc évident que l'existence d'Atlantic dépend principalement du fait que quelque 81% de sa production de Saint John passent sur les importants marchés du Québec et de l'Ontario. C'est le programme de subventions de la loi MFRA qui nous aide à être concurrentiels sur ces marchés. En corollaire, toute annulation partielle ou totale de ces subventions mettrait vraisemblablement ces marchés hors de notre portée.

B. MANDAT

Lorsque la compagnie Hickling Partners Inc. s'est vu confier l'Analyse de l'impact sur l'industrie, son mandat comportait un triple objectif (voir appendice 1).

L'un était d'étudier l'effet sur l'industrie du transport de l'annulation, partielle ou totale, des subventions. Le second était d'en étudier les conséquences sur les industries en général, et le troisième d'étudier de quelle façon les tierces parties (consommateurs, ouvriers, etc.) pourraient être affectées.

Le seul but, la seule raison-d'être des programmes MFRA et ARFAA, est d'encourager l'industrie dans la Région atlantique. La loi MFRA en particulier avait été formulée pour promouvoir l'établissement d'une industrie dans les Maritimes en assurant des subventions pour le transport des marchandises vers les marchés importants du Québec et de l'Ontario.

Ces programmes n'avaient pas pour but de promouvoir l'industrie du transport ni de bénéficier automatiquement aux tierces parties.

Le mandat de l'étude devrait comporter un seul objectif: évaluer quel serait le résultat pour les industries de fabrication et de traitement dans la Région atlantique.

Nous ne cherchons pas par là à minimiser les effets d'une éventuelle annulation des subventions sur l'industrie du transport et sur les

tierces parties, effets qui d'ailleurs pourraient être extrêmement fâcheux.

Mais nous craignons que l'inclusion de ces deux autres objectifs obscurcisse le véritable problème et complique l'analyse au point d'entraîner des conclusions et des recommandations inappropriées.

Cette étude ne laisse aucun doute dans l'esprit de la plupart des manufacturiers de la Région atlantique, comme on peut en juger d'après les paroles de M. J. Kenneth Langdon, président de la Chambre de Commerce des Provinces Atlantiques:

« Le mandat de l'étude fédérale nous inquiète beaucoup. Elle (la subvention) n'était pas conçue pour aider le consommateur ni l'industrie du transport ni les groupes syndicaux de la Région Atlantique; elle avait été instaurée dans le but spécifique de compenser le désavantage dont souffrent les manufacturiers et les producteurs de la région Atlantique du fait qu'ils n'y a pas de marchés très proches sur lesquels ils puissent écouler leurs marchandises».

C. IMPORTANCE DES LOIS MFRA ET ARFAA

1. MFRA:

De toutes les subventions destinées au trafic d'Atlantic, les subventions pour le trafic en direction de l'Ouest sont les plus importantes. Elles comprennent les 30% de base payés aux termes de la MFRA et les 20% sélectifs payés aux termes de la ARFAA. Aux fins d'une plus grande clarté, nous traiterons dans cette section des mouvements vers l'Ouest définis dans le cadre de la MFRA, mais en y incluant la subvention sélective de 20% de la ARFAA.

a. Sucre Atlantic:

Atlantic bénéficie à la fois de la subvention de base de 30% et de la subvention sélective de 20% pour le trafic vers l'Ouest.

Sur la base de l'analyse qui figure à l'appendice II, en 1982 le coût total du transport des produits Atlantic en direction des régions de l'Ouest a été de 4,2 millions de dollars.

A cause de la concurrence (voir section D), nous n'avons pu récupérer que 332 400.00 \$, de sorte qu'Atlantic a dû déboursier de fait 3,9 millions de dollars. Si la subvention MFRA était entièrement supprimée, avec les tarifs actuels Atlantic devrait

payer 5,9 millions de dollars pour le transport. Le fret récupéré s'élèverait à 353 000 \$, et les frais absorbés par la compagnie seraient de 5 500 000 \$, ce qui représenterait une augmentation de quelque 1 700 000 \$ en coûts de transport.

TABLEAU II

COUTS DE TRANSPORT EN 000 \$

Récapitulation	actuellement subventionné	non subventionné	différence
Transport payé	\$ 4,195	\$ 5,864	\$ 1,669
Transport récupéré	332	352	20
Frais de transport			
absorbés par la compagnie	<u>\$ 3,863</u>	<u>\$ 5,512</u>	<u>\$ 1,649</u>

Pour les raisons qui sont exposées dans la section D, il serait impossible à Atlantic de transmettre la moindre partie de ce surcroît de 1 700 000 \$ à ses clients. En outre, et d'après notre longue expérience auprès des chemins de fer et des camionneurs, il n'est pas probable qu'ils seraient prêts à faire en partie les frais de cette augmentation en réduisant les tarifs.

Donc, Atlantic se verrait obligée d'essayer d'absorber ces frais de 1 700 000 \$, frais d'exploitation supplémentaires qui n'existent pas pour nos concurrents du Québec et de l'Ontario.

Sans vouloir dramatiser, il est très improbable qu'Atlantic, en payant ces frais supplémentaires, puisse demeurer une exploitation viable capable d'offrir à ses actionnaires un rendement acceptable pour leurs investissements.

Atlantic n'a pas encore analysé les options, s'il en est, qui lui seraient offertes si la compagnie devait faire face à une augmentation de coûts aussi importante et inéquitable.

Il suffira de dire que tenter de réduire les frais de transport supplémentaires en limitant les marchés ne ferait que créer une situation tout aussi dangereuse du fait que nous devrions produire au-dessous de nos capacités.

Une analyse superficielle a été faite de ce qui pourrait être épargné sur les coûts si Atlantic transférait son usine de Saint John à Montréal (en supposant la suppression de la subvention). L'économie réalisée sur les frais de transport serait comme suit:

Frais de transport absorbés
par la compagnie, en 000 \$

Usine située à St John	\$ 5 512
Usine située à Montréal	<u>\$ 2 221</u>
Économie	\$ 3 291

Cette somme ne paraît pas suffisante, pour l'instant, pour justifier la construction d'une nouvelle raffinerie à Montréal.

b. Manufacturiers de la Région Atlantique:

Comme l'explique la section D-2, le prix du sucre est le même à Saint-John, à Montréal et à Toronto.

Si Atlantic cessait d'exister à Saint-John, cette ville ne serait plus un lieu de raffinage. Donc le prix du sucre à Saint-John et dans toute la région Atlantique augmenterait du coût du transport de Montréal à tous les points de distribution de la Région Atlantique au Canada.

Si l'on se fonde sur le prix courant actuel du sucre (28,94 \$ les 100 livres) le prix de vente du sucre à Saint-John, par exemple, augmenterait de 7% environ, ce qui donne 30,94 \$ les 100 livres. Le transport de Montréal à Saint-John coûte 2.00 \$ les 100 livres environ.

Les consommateurs de la Région Atlantique devraient donc payer sensiblement plus cher.

Plus spécifiquement, et c'est très important, les usagers industriels de sucre de la Région Atlantique seraient deux fois désavantagés par rapport à leurs concurrents sur les marchés du Québec et de l'Ontario, car en plus de l'augmentation de 7% sur le prix du sucre, ils perdraient leur subvention MFRA.

Ces deux facteurs combinés mettrait certainement en péril leurs chances de rester compétitifs sur les marchés de l'Ontario et du Québec.

c. Augmentation des subventions MFRA:

L'une des raisons principales pour lesquelles Atlantic avait installé son usine dans les Maritimes était la différence appréciable entre les salaires payés à Montréal et ceux de Saint-John.

Même il y a 20 ans, cette différence était considérable.

REMUNERATION HORAIRE MOYENNE
DANS LA MANUFACTURE
(Source: Emploi, rémunération et durée du
travail - Statistique Canada)

	Décembre 1982 \$ par heure	Décembre 1962 \$ par heure
Canada	10.62	1.88
Québec	9.84	1.70
Nouveau-Brunswick	10.10	1.62

En 1962 on payait la main-d'oeuvre 0,08 \$/heure de moins au Nouveau-Brunswick qu'au Québec. En 1982, la situation est inverse et la main-d'oeuvre coûte 0,26 \$/heure de plus au Nouveau-Brunswick qu'au Québec.

Comme indiqué plus haut, en 1982 les frais de transport payés par Atlantic pour envoyer son sucre sur les marchés du Québec et de l'Ontario se sont élevés à 3 900 000 \$.

D'un point de vue historique, une partie de ces coûts supplémentaires (supplémentaires par comparaison aux concurrents basés sur les marchés de l'Ontario et du Québec) était compensée par l'économie réalisée sur la main-d'oeuvre du fait que l'usine était située au Nouveau-Brunswick. Mais maintenant, cette économie n'existe plus, et la main-d'oeuvre coûte même plus cher.

Population:

Statistiques Canada donne les indications suivantes:

	Population en 000 1982	1867
Île du Prince Édouard	122.8	88.0
Nouveau Brunswick	700.9	271.0
Nouvelle Écosse	<u>852.8</u>	<u>364.0</u>
Sous-total	1676.5	723.0
Québec	6470.3	1123.0
Ontario	<u>8699.5</u>	<u>1525.0</u>
Sous-total	<u>15169.8</u>	<u>2648.0</u>
Total	<u>16846.3</u>	<u>3371.0</u>

En 1867, les Maritimes représentaient 21,4% de la population totale des cinq provinces en question. En 1982, les trois provinces maritimes ne comprenaient que 9,9% de ce total.

En tant que compagnie basée dans la Région atlantique du Canada, nous pensons qu'une des raisons pour lesquelles la population s'est ainsi déplacée est que les deux niveaux de gouvernement ont négligé de mettre sur pied des programmes valables en vue d'élargir la base manufacturière de la Région Atlantique du Canada. Il y a évidemment diverses façons de ralentir ce déplacement de la population. On pourrait par exemple augmenter les subventions dans le cadre des lois MFRA et ARFAA pour encourager la manufacture dans cette région. Au lieu de cela, Transport Canada remet à l'étude ces deux programmes de subventions en vue d'une réduction totale ou partielle. En réalité, le déplacement de la population ne fait que suivre le déplacement des possibilités d'emploi (les gens suivent les emplois!).

C'est pour toutes les raisons qui précèdent que nous demandons que cette étude envisage, non pas une suppression totale ou partielle des subventions, mais au contraire une augmentation des subventions existantes afin de compenser le renversement de la situation concernant le coût de la main-d'oeuvre et afin de ralentir la tendance croissante de la population à s'en aller.

2. La concurrence:

Les trois concurrents les plus importants d'Atlantic sont Sucre Redpath Ltée dont l'usine se trouve à Toronto, Westcane Sugars Limited dont l'usine se trouve à Oshawa, Ont. et Sucre Saint-Laurent Ltée dont l'usine est à Montréal.

Bien qu'Atlantic jouisse de quelque avantage du point de vue du prix du transport de la matière première, cet avantage est insignifiant quant on le compare au coût supplémentaire de transport qu'il faut payer pour envoyer nos produits raffinés sur les marchés du Québec et de l'Ontario.

D'après plusieurs sources et autant que nous sachions, les coûts supplémentaires pour envoyer le sucre brut à Montréal sont de 0,88 \$/tonne métrique alors que le coût du transport du sucre Atlantic de Saint John à Montréal est de 15,43 \$/tonne métrique: donc un coût supplémentaire de 14,55 \$/tonne métrique pour Atlantic par rapport à ses concurrents.

En ce qui concerne Redpath et Westcane, leurs coûts supplémentaires pour le transport du sucre brut par la voie maritime sont estimés à quelque 6,00 \$/tonne métrique. Le coût du transport du sucre raffiné d'Atlantic

de St-John à Toronto est de 23,51 \$/tonne métrique, ce qui représente une différence de 17,51 \$/tonne métrique.

3. ARFAA

Comme indiqué plus haut, la subvention sélective de 20% dans le cadre de la Loi ARFAA a été incluse dans l'analyse et dans les données concernant la subvention MFRA pour le trafic en direction de l'ouest. La présente section ne traitera que des subventions ARFAA payées exclusivement pour le trafic à l'intérieur de la région atlantique.

L'intérêt primordial de la subvention ARFAA pour Atlantic est qu'elle permet de baisser les prix du consommateur dans la Région atlantique, qu'il s'agisse de consommateurs directs ou de manufacturiers, et qu'elle offre une certaine protection contre l'établissement de prix exagérément bas de la part des manufacturiers du Québec et de l'Ontario.

a. Prix exagérément bas:

Quant à ce point, de nombreux manufacturiers du Québec et de l'Ontario considèrent la Région atlantique pratiquement comme un marché d'exportation en ce qui concerne l'établissement des prix, car le pourcentage de leur production écoulé sur le marché de la région atlantique est généralement très faible (10 à 20%). C'est pourquoi dans certains cas leurs prix ne tiennent compte que des frais variables et non des frais fixes.

b. Protection du marché:

Il a été avancé que le programme ARFAA, en accordant des subventions pour les coûts de transport dans la Région atlantique, protège les manufacturiers de cette région contre la concurrence extérieure. C'est là une opinion sans fondement.

Exemple: En 1982, Atlantic a négocié des tarifs pour conteneurs avec la compagnie Terra Transport (Tarif CNRE-7500-A). Le 6 mai 1982, la CTC (Ordonnance No R-35150) a annulé ces tarifs.

Alors qu'auparavant, Atlantic, du fait de la proximité du marché de Terre-Neuve (par comparaison aux expéditeurs de Montréal) se trouvait très bien placé sur le plan de la concurrence, la compagnie, malgré la subvention ARFAA, se trouve dans la situation absurde d'avoir à payer 0,70 \$/100 livres, soit 24% de plus pour envoyer sa marchandise à Terre-Neuve que ne paient les expéditeurs montréalais. Tout le marché terre-neuvien qui appartenait à Atlantic (20% du marché d'Atlantic dans les provinces maritimes)

est maintenant compromis à cause de cette décision inéquitable de la CTC. Atlantic, la commission du transport des provinces maritimes et d'autres organismes ont entamé un recours en justice.

TABLEAU III
TARIFS POUR TERRE-NEUVE

	Anciens tarifs	Nouveaux tarifs	Différence
De Saint-John, NB à St-John's, Nfld	2.37	3.48	1.11
De Montréal à St-John's, Nfld	<u>2.78</u>	<u>2.78</u>	
Différence	(0.41)	0.70	1.11

c. Suppression du programme ARFAA

A l'exception du marché de Terre-Neuve où Atlantic doit absorber les coûts de transport, les tarifs payés par Atlantic pour le transport dans les trois autres provinces de la Région atlantique sont identiques à ce que nous faisons payer à nos clients.

En 1982, le total des frais de transport payés par Atlantic dans la région atlantique du Canada s'élevait à 637 000 \$, dont 29 000 \$ ont été absorbés par Atlantic dans le transport vers Terre-Neuve. La suppression des subventions ARFAA fera passer le transport payé à 751 000 \$, ce qui entraînera une augmentation de l'absorption des coûts de transport de quelque 55 000 \$ (augmentation de 50 000 \$ sur le montant actuel de 25 000 \$ pour Terre-Neuve plus 5 000 \$ au Nouveau-Brunswick afin de rester compétitifs vis à vis des raffineries basées à Montréal.

Étant donné le cas de Terre-Neuve décrit ci-dessus, nous craignons fort que ces augmentations de tarifs dues à une suppression totale ou partielle du programme ARFAA mette en péril les marchés d'Atlantic dans les Maritimes, surtout dans les cas où certaines compagnies établissent déjà des prix exagérément bas.

d. Matériaux de production:

Comme il a été dit plus haut, Atlantic achète pour environ 11 000 000 \$ de matériaux de production dans la Région atlantique. Malheureusement, la plupart des prix sont des prix à la livraison, et vu le peu de temps dont nous disposons pour la préparation du présent mémoire il ne nous est pas possible de déterminer l'effet que pourrait avoir sur nos achats l'éventuelle suppression de la subvention ARFAA.

Toutefois, si l'on suppose que 3% du prix d'achat reflète le prix de transport, on pourrait supposer que nos frais en matériel augmenteraient d'environ 33 000 \$/année (c'est-à-dire 3% de 11 000 000 \$: 330 000 \$ x 10%).

4. MFRA/ARFAA

Récapitulation

En cas de suppression des subventions, les coûts d'Atlantic augmenteraient comme suit:

TABLEAU IV

	'000 \$
1. Suppression des subventions MFRA/ARFAA - trafic en direction de l'ouest - frais de transport absorbés pour les biens manufacturés	1 649
2. Suppression de la subvention ARFAA, Région atlantique seulement - frais de transport absorbés pour les biens manufacturés	55
3. Suppression de la subvention ARFAA - augmentation du cout des matériaux de production	33
Total des couts ajoutés	1 737

D. L'INDUSTRIE DU SUCRE AU CANADA

1. Utilisation de la capacité:

S'il comprend bien l'industrie canadienne du sucre telle qu'elle existe aujourd'hui, le lecteur verra clairement pourquoi Atlantic se préoccupe autant d'une éventuelle suppression totale ou partielle des subventions.

Il y a six compagnies de raffinage du sucre au Canada: cinq dans l'Est, une dans l'Ouest.

TABLEAU V

	Capacité en tonnes métriques (1)
Est du Canada:	
- Sucre Atlantic Ltée	250,000
- Sucre Redpath, Ltée	222,500
- Sucre Saint-Laurent, Ltée	212,500
- Westcane Sugar Limited	125,000
- Raffinerie de sucre du Québec (2)	
Sous-total	810,000
Ouest du Canada:	
- B.C. Sugar Limited	
- Canne	227,500
- Betterave	110,500
Sous-total	338,000
 Total	 1,148,000

(1) sur la base de 250 jours ouvrable/an

(2) Actuellement, Sucre du Québec ne produit que du sucre de betterave brut que la compagnie vend aux raffineries. Toutefois, le gouvernement du Québec a autorisé la compagnie à réaliser un projet qui lui permettra de produire environ 100 000 tonnes métriques de sucre raffiné par an. Donc d'ici 1985, la capacité totale de production de sucre raffiné dans l'Est du Canada sera de 910 000 tonnes métriques. Pour l'ensemble du Canada, la capacité atteindra 1 248 000 tonnes métriques.

TABLEAU VI
UTILISATION DE LA CAPACITE DES RAFFINERIES CANADIENNES

Année	Ventes de sucre T.M.	Utilisation de la capacité en %
1988 est.	780,000	63.5
1987 est.	780,000	63.5
1986 est.	808,000	65.2
1985 est.	818,000	66.0
1984 est.	839,000	70.6
1983 est.	869,000	73.1
1982	926,251	78.0
1981	923,408	74.0
1980	939,041	75.2
1979	1,002,906	68.3

Notes:

- (1) Les raffineries canadiennes exportent du sucre, mais ce marché varie beaucoup d'année en année selon les prix mondiaux du sucre, selon les contingents des gouvernements étrangers, etc.
- 2) La cause principale de la baisse radicale des ventes de sucre raffiné est que ce dernier est remplacé par le sirop de maïs à haute teneur de fructose (high fructose corn syrup ou HFCS), un produit de l'industrie du moulage du maïs à l'eau.

Cet édulcorant liquide a d'abord été fabriqué au Canada par Canada Starch en 1979. Comme son prix est toujours inférieur à celui du sucre raffiné, un grand nombre d'industries d'embouteillage, de traitement des aliments, de produits laitiers et de produits de boulangerie ou de pâtisserie ont adopté ou sont en voie d'adopter le sirop de maïs à la place du sucre.

Donc l'industrie du sucre au Canada est en voie de rationalisation du fait qu'elle fonctionne bien en-dessous de sa capacité. Le processus de rationalisation a commencé en 1979 avec la fermeture de la grande raffinerie de Redpath à Montréal. En 1981 c'est Cartier Sugar Limited qui a fermé ses portes. Ces deux mesures ont enlevé à l'industrie environ 280 000 tonnes métriques de capacité. Malgré la fermeture de ces raffineries et du fait que le sucre est de plus en plus remplacé par le sirop de maïs HFCS, l'industrie fonctionne actuellement à environ 73% de sa capacité.

Le plan quinquennal d'Atlantic prévoit que l'utilisation de la capacité de l'industrie descendra à 63,5% d'ici 1988. Étant donné l'économie du raffinage du sucre et comme le montre la fermeture de Redpath à Montréal et de Cartier Sugar, l'industrie ne pourra pas offrir des revenus acceptables aux investisseurs avec les niveaux d'utilisation de la capacité qui sont prévus pour les années 1984 à 1988.

Il faudra que la capacité baisse encore bien plus, ce qui signifie évidemment qu'une autre raffinerie devra disparaître.

Tous les raffineurs sont actuellement en train de consolider et de renforcer leurs positions dans la mesure du possible, sachant fort bien que l'inévitable va se produire.

L'équilibre est délicat, de nos jours, dans l'industrie du sucre, et le raffineur qui se voit obligé d'absorber l'augmentation inévitable de ses coûts d'exploitation se trouve naturellement en mauvaise posture.

Nous sommes donc persuadés que si Atlantic devait absorber jusqu'à 1 700 000 \$ à la suite d'une suppression totale des subventions MFRA et ARFAA (un accroissement des coûts que les concurrents n'auraient pas à absorber), la compagnie se trouverait dans une situation financière des plus précaires et se verrait menacée de fermeture.

2. Etablissement du prix du sucre raffiné:

Le prix officiel du sucre raffiné canadien publié chaque jour est fondé sur le Marché mondial du sucre de Londres.

Le sucre est une denrée et s'achète et se vend donc à la bourse des denrées. Le prix canadien est fondé sur la bourse de Londres. Le sucre raffiné se vend au Canada au prix courant officiel du jour (moins les rabais s'il y a lieu), ou sur la base de contrats pour livraison future.

Il est important de se souvenir que l'établissement des prix du sucre est exactement le même dans toutes les raffineries. Le prix est le même à St-John, N.B. qu'à Montréal et à Toronto.

Donc, un raffineur qui vend là où se trouvent d'autres raffineries que la sienne doit aussi subvenir aux coûts de transport. Ceci est l'un des facteurs les plus importants pour comprendre le manque de souplesse relatif de la fixation des prix.

D'autres raisons pour ce manque de souplesse sont les suivantes:

- Étant donné le volume important de sucre brut acheté par les raffineries, le prix du sucre brut ne varie pas beaucoup.
- Le processus de raffinage du sucre est défini depuis longtemps et les coûts de raffinage ne varient pas sensiblement.

Pour toutes ces raisons, Atlantic ne peut pas transmettre à ses clients la moindre partie des coûts supplémentaires qui résulteraient d'une suppression partielle ou totale des subventions MFRA.

E. COUT DE TRANSPORT/PRIX DE VENTE

Comme il a été montré dans la section précédente sur l'établissement des prix du sucre, il est difficile de déterminer avec précision le prix de vente net du sucre raffiné.

Le caractère très compétitif de cette industrie a entraîné ces dernières années des rabais de 50.00 \$ à 150.00 \$/tonne métrique par rapport au prix courant du sucre. Environ 50% du sucre se vend au prix courant moins un rabais, et le reste se vend par contrats couvrant jusqu'à 18 mois de livraisons futures.

Ces contrats prévoient également un rabais légèrement supérieur au rabais sur le prix courant. Le prix courant moyen du sucre (en vrac) au Canada a évolué comme suit:

TABLEAU VII

Année	par tonne métrique
1983 (jusqu'à ce jour)	456.65
1982	523.54
1981	712.05
1980	866.91
1979	412.33
1978	358.90
1977	362.77
1976	440.72
1975	664.60

Comme on l'a dit plus haut, ce prix courant est le même à St-John, N.B. qu'à Toronto et Montréal. Si l'on prend 1983 comme exemple et si l'on suppose que les rabais ont été en moyenne de 100.00 \$/tonne métrique (vérifiable), le prix de vente net du sucre en 1983 jusqu'à présent a été de 357.00 \$/tonne métrique (prix courant de 456.00 \$ moins 100 \$ de rabais moyen).

Les frais de transport représentent donc les pourcentages suivants de ce prix de vente:

TABLEAU VIII

	prix de vente en vrac par tonne mét.	couts de transport par ton. mét.	% couts transp.	% volume total
Saint John				
1. Distribution				
primaire (1)	\$ 357.00	0	0	
2. Distribution				
secondaire (2)	<u>\$ 357.00</u>	<u>14.17</u>	<u>3.9</u>	
Total	\$ 357.00	14.17	3.9	18.0
Montréal				
1. Distribution primaire	\$ 357.00	18.52	5.1	
2. Distribution secondaire	<u>\$ 357.00</u>	<u>19.95</u>	<u>5.6</u>	
Total	\$ 357.00	38.47	10.7	39.8
Toronto				
1. Distribution primaire	\$ 357.00	22.71	6.3	
2. Distribution secondaire	<u>\$ 357.00</u>	<u>18.30</u>	<u>5.1</u>	
Total	\$ 357.00	41.01	11.4	42.2
Total				
1. Distribution primaire	\$ 357.00	16.95	4.8	
2. Distribution secondaire	<u>\$ 357.00</u>	<u>18.21</u>	<u>5.1</u>	
Total	<u>\$ 357.00</u>	<u>35.16</u>	<u>9.9</u>	<u>100.0</u>

- (1): La distribution primaire comprend les coûts du transport des marchandises vers les points de distribution du marché. Les coûts sont en fonction des frais convenus Numéro 3162 en accord avec les chemins de fer.
- (2) La distrubition secondaire comprend les coûts du transport des marchandises depuis le centre de distribution jusqu'aux clients, à tarif ouvert.

D'après ce qui précède, il est évident que les coûts de transport d'Atlantic en tant que pourcentage du prix de vente sont très élevés.

En général, notre distribution primaire de 16,95 \$/tonne métrique doit être entièrement absorbée. Etant donné le manque de souplesse des prix que nous avons démontrée plus haut, une suppression des subventions pour l'acheminement du sucre vers l'ouest devrait être entièrement absorbée par Atlantic et ferait passer nos coûts de distribution primaire à 22,54 \$, soit une augmentation de 5,95 \$ tonne métrique, ou 32,9%, ce qui porterait le rapport coût du transport/prix de vente à 6,3%.

F. PROGRAMMES FEDERAUX CONTRADICTOIRES

En vertu du programme Dree et d'autres programmes fédéraux, des sommes importantes ont été et continuent d'être dépensées dans les Maritimes pour établir de nouvelles industries et aider celles qui existent déjà.

Il s'agit d'établir une base manufacturière solide pour l'économie de la Région atlantique. Pour subsister, cette base manufacturière a besoin des grands marchés de l'Ontario et du Québec, auxquels il faut donc qu'elle ait accès sur une base équitable.

Nous avons maintenant le danger concret de voir disparaître l'instrument qui nous garantit un accès équitable à ces marchés (subventions pour le trafic vers l'ouest). Non seulement cela mettra en péril l'existence même de nombreux manufacturiers de la Région atlantique, y compris Atlantic, mais cela mettra aussi en évidence les contradictions de la politique fédérale en compromettant des sommes importantes d'argent fédéral qui avait été placé dans la région pour le développement industriel.

L'Appendice III donne le montant des subventions qui ont été payées dans le cadre des deux programmes. En 1982, les subventions MFRA se sont élevées à 27 400 000 \$, soit 40,6 % du total de 67 400 000 \$ payé dans le cadre des deux programmes.

Il semble parfaitement injustifié de mettre en péril l'industrie de la Région atlantique et les sommes dépensées au cours des années dans le but

d'établir des industries et de les développer pour n'épargner que 67 400 000 de dollars.

G. REDUCTION DE LA SUBVENTION ARFAA DANS LE PASSE

Depuis deux ans, nous avons assisté à deux réductions de 25% du programme de subventions ARFAA.

La décision d'appliquer cette réduction de 5 % a été prise unilatéralement par le gouvernement fédéral, de concert avec ses homologues provinciaux, sans demander l'avis des manufacturiers ou des transporteurs, bien que ces deux groupes aient vigoureusement cherché à apporter une telle contribution.

Étant donné les conséquences fâcheuses que pourrait avoir la révision en cours, il nous paraît extrêmement important d'établir un dialogue entre les deux niveaux de gouvernement et les manufacturiers et transporteurs avant toute prise de décision.

Les sommes rendues disponibles par la réduction de 5 % des subventions ARFAA devraient être utilisées pour l'amélioration des routes, ce qui indirectement était à l'avantage des manufacturiers.

Bien que nous n'ayons pas encore pu constater de résultats bénéfiques, nous espérons que l'amélioration des routes et l'assouplissement des limites de poids dans la région entraîneront des réductions des tarifs de la part des transporteurs.

En tant que manufacturier, nous espérons que les gouvernements des provinces de la Région atlantique du Canada ne mettront pas en péril les bénéfices économiques à long terme d'une base manufacturière saine et durable dans la région en optant pour des gains d'ordre politique à court terme. Les sommes prévues par le gouvernement fédéral dans le cadre de ces programmes de subventions sont nécessaires dans leur totalité et là où elles sont, afin de nous permettre un accès équitable aux marchés de l'ouest.

Nous estimons qu'il est improductif de transférer les dollars de ces subventions dans d'autres domaines comme les routes, car il en résultera qu'il y aura de moins en moins de produits manufacturés à transporter le long de ces routes de plus en plus belles.

H. CONSIDERATIONS D'ORDRE JURIDIQUE (voir appendice IV)

Les opinions des experts juridiques indiquent que les subventions payées dans le cadre de la loi ARFAA peuvent être réduites à zéro par le

Gouverneur en Conseil. Toutefois, les subventions payées dans le cadre de la loi MFRA ne peuvent être modifiées que par décision du Parlement.

L'appendice IV contient une lettre de notre conseiller juridique concernant les aspects juridiques du programme MFRA.

Le paragraphe ci-dessous est un extrait de cette lettre:

«Ayant examiné la question, nous sommes d'avis que les termes de l'Union au moment de la Confédération, ainsi que l'Acte d'Union entre Terre-Neuve et le reste du Canada étayent considérablement votre argumentation selon laquelle la loi MFRA est inviolable et ne peut pas être changée.»

Nous soutenons donc ici que les subventions MFRA ne peuvent pas être changées.

Nous avons chargé nos avocats de poursuivre les procédures en justice.

APPENDICE I

PORTÉE DE L'ANALYSE
DE L'INCIDENCE SUR LE SECTEUR PRIVÉ
DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS
LTTMPM/LSTMRA

Transports Canada

Directeur de la Planification des systèmes

Décembre 1982

PORTEE DE L'ETUDE

TITRE DU PROJET: ANALYSE DE L'INCIDENCE SUR LE SECTEUR PRIVÉ
DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS DE LA LTTMPM/LSTMRA--(1)

Mise en situation

Il existe deux éléments au programme de subventions: les mouvements vers l'ouest depuis le «territoire choisi»--(2) et ceux du «territoire choisi» interne. Les dépenses au titre de ces subventions pourraient atteindre les 70-80 millions de dollars d'ici à 1986-1987, partagées, grosso modo, entre les deux territoires. Le gros des subventions aux marchandises expédiées vers l'ouest est accordé aux chemins de fer (60%) tandis que le transport par camions reçoit des subventions de 80% pour les mouvements internes. Les autres modes ne représentent qu'un minimum de subventions.

Le programme de subventions des mouvements vers l'ouest prévoit une subvention de base de 30% aux chemins de fer et aux camions pour le transport de toutes les marchandises en direction de l'ouest depuis le territoire choisi. Une subvention sélective de 20% des mouvements vers l'ouest est accordée pour certaines marchandises déterminées par le Comité fédéral - provincial pour le transport dans la région Atlantique (FPCART) lesquelles subventions sont fondées sur un critère de «valeur ajoutée» dans la région.

Une analyse exhaustive--(3) des subventions des mouvements vers l'ouest fondée sur des données de 1977 et relevées sur un échantillon de lettres de transport, effectuée en 1979-1980, a permis d'isoler deux irrégularités de ce programme. Premièrement, la subvention de base de 30 % aux chemins de fer et aux camions s'applique à toutes les marchandises quittant la région vers le reste du Canada. On peut très difficilement justifier la subvention du transport des marchandises non produites dans la

-
- (1) Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes/Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique.
 - (2) Le territoire choisi comprend les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, et de Terre-Neuve et, dans la province de Québec, la rive sud du Saint-Laurent à l'est de Lévis.
 - (3) Examen du programme de subventions des mouvements vers l'ouest en vertu de la LTTMPM/LSTMRA, Groupe de la coordination de Transports Canada, 1980 (se reporter au document «B»).

région ou ayant une très faible valeur de développement ou encore dont le prix n'est pas affecté par le coût du transport. Deuxièmement, l'étude a révélé que le programme de subventions sélectives repose sur un critère plutôt vague, ce qui fait que les paiements de subventions et les quantités transportées sont relativement considérables. En restreignant la gamme des marchandises visées par le programme et en établissant des critères de sélection plus rigoureux on pourrait réduire de 30 % le coût total du programme, estime-t-on.

Au cours des récentes révisions (printemps 1982), du programme de subventions établi en vertu des lois précitées on a porté à 100 \$ au lieu 50 \$, le minimum des frais de transport pouvant être subventionnés. Les subventions des mouvements vers l'ouest n'ont subi aucun autre changement.

En 1977-1978, le programme de subventions internes, autrefois un programme général, a été converti en programme de subventions sélectives à 15 %. Comme dans le cas des subventions des mouvements vers l'ouest, les décisions quant aux marchandises visées sont prises par le FPCART d'après un critère de «valeur ajoutée». Le niveau de subventions a récemment été réduit à 12 1/2 %, une autre réduction à 10 % étant prévue pour le 1er avril 1983. Les frais minimum de transport pouvant être subventionnés ont été révisés à la hausse de 10 à 50 \$, à partir du 1er avril 1982.

Plusieurs analyses des subventions intrarégionales ont été faites au cours des ans. Une importante étude--(4), entreprise en 1972 par des experts-conseils pour le compte du FTCART, a surtout porté sur l'identification détaillée des principales marchandises transportées par chemins de fer et par camions à l'intérieur d'une région donnée. Les prix FOB de l'usine de ces marchandises ont été estimés et, pour chaque marchandise, on a calculé le lien entre les frais de transport et le prix, pour ensuite les classer selon le degré d'influence des frais de transport sur le prix de vente. L'étude visait plus particulièrement à déterminer les marchandises largement touchées par le programme de subventions internes ou, au contraire, très peu touchées par les subventions. L'information qui s'est dégagée de cette étude a permis de déterminer d'une part les industries qui seraient durement touchées par l'abandon des subventions et, d'autre part, celles qui n'en souffriraient que très peu. On a tenté, vers 1975, de mettre à jour les résultats de cette étude mais, à cause de certaines lacunes dans les données et la méthodologie utilisée, les résultats n'ont pas été très satisfaisants.

Transports Canada a reconnu le besoin d'une revue analytique et quantitative du programme de subventions LTTMPM/LSTMRA et l'a mise sur pied. Cette étude consiste de trois phases:

-
- (4) Une étude des subventions du transport intrarégional pour le compte du FPCART, ADI Limited, février 1973 (Se reporter au document «C»).

- Phase 1 - Paiements actuels des subventions (par marchandise désignée par code à 5 chiffres, province d'origine et de destination et élément de programme: fondés sur un échantillon de lettres de transport établi par la CCT en 1981 et préparation d'une base de données informatisées). Transports Canada et la CCT s'emploient actuellement à cette phase; un rapport doit être présenté en février 1983. Une brève description de la base de données 1981 figure en annexe «A».
- Phase 2 - Analyse de l'incidence sur le secteur privé (effectuée par un spécialiste contractuel)
- Phase 3 - Options de politiques de changement (Transports Canada doit avoir terminé ce travail pour le mois de novembre 1983)

Cette demande de propositions concerne uniquement la phase 2 de l'étude du programme LTTMPM/ LSTMR.

Objet

L'objet de la phase 2 de l'étude est d'isoler les incidences négatives des révisions des programmes de subventions c'est-à-dire, de déterminer qui souffrira de l'abandon ou de l'abandon partiel des programmes de subventions.

Objectifs

Cette analyse vise trois objectifs, à savoir:

1. Pour l'industrie du transport directement touchée par des programmes de subventions LTTMPM/LSTMRA, déterminer les incidences économiques et financières de l'abandon total ou partiel des subventions.
2. Pour les industries utilisatrices directes des services de transport touchés par les programmes de subventions LTTMPM/LSTMRA, déterminer les incidences économiques et financières de l'abandon partiel ou total des subventions.
3. Déterminer les tierces parties susceptibles d'être touchées si les industries ne reçoivent plus de subventions LTTMPM/LSTMRA et l'importance de l'abandon de ces subventions sur celles-ci, par exemple, les consommateurs, les travailleurs.

Responsabilités du spécialiste contractuel

1. Évaluer l'incidence sur l'industrie du transport des révisions aux subventions susmentionnées, y compris les programmes de mouvements vers l'ouest et intrarégionaux, et pour cela;
 - i) déterminer les marchandises dont le prix majoré du fait de l'abandon des subventions ne pourrait pas être transmis à l'expéditeur et serait donc supporté par le transporteur;
 - ii) déterminer le degré de constance des taux des mouvements vers l'ouest s'il s'agit de taux de retour pour certaines marchandises;
 - iii) déterminer les effets des changements de subventions sur les transporteurs par chemins de fer et par camions (et sur d'autres s'il y a lieu) en ce qui concerne, entre autres, les facteurs suivants:
 - revenus du transporteur
 - rentabilité du transporteur
 - concurrence du transporteur
 - concentration sur l'industrie du camionnage
 - pressions en vue de la permutation au camionnage privé ou à d'autres types de camionnage
 - pressions en vue de la rationalisation des services.
2. Pour les industries utilisatrices directes des services de transport, évaluer l'incidence des révisions du programme de subventions LTTMPM/LSTMRA et pour cela:
 - i) examiner la base des données sur les marchandises visées par les subventions du transport et élaborer des mesures quantitatives de sélection des marchandises pour lesquelles les subventions ne sont pas significatives: les critères pertinents sont:
 - très faible influence du transport sur la valeur marchande;
 - marchandises non produites ou non transformées dans la région.

Ce travail se fera avec le concours de Transports Canada.

 - ii) établir un classement des marchandises fortement touchées par les subvention, à deux points de vue:

- rapport entre le coût du transport et la valeur marchande;
 - valeur ajoutée;
- iii) pour chacune des grandes industries touchées par la révision des subventions dont les résultats sont transmis aux expéditeurs par les transporteurs, évaluer l'incidence de la révision des subventions sur:
- les prix majorés transmis aux acheteurs et consommateurs.
 - la perte des marchés due à une accessibilité réduite en comparaison avec d'autres industries de la région ou d'autres régions.
 - perte de revenus due à la rigidité des prix.
 - autres.
- iv) classer les incidences de l'abandon des subventions sur l'économie régionale par grands secteurs industriels selon leur importance globale et leur gravité.
3. Déterminer les tierces parties qui seront touchées par l'abandon des subventions et son incidence directe sur l'industrie et évaluer l'importance qualitative des incidences sur:
- les prix à la consommation
 - la main-d'oeuvre, les salaires, l'emploi
 - les autres effets sur les tierces parties.
4. Tirer des conclusions sur la gravité des répercussions industrielles des révisions possibles du programme de subventions énumérées ci-dessous dans le contexte de la région et de son économie jusqu'à la fin de la décennie.
- i) Établissement de critères de sélection plus rigoureux relativement aux subventions des mouvements internes;
 - ii) Abandon complet des subventions internes;
 - iii) Élimination des irrégularités connues du programme de subventions des mouvements vers l'ouest (p. ex. mouvement des articles ménagers, minimum plus élevé des factures);

- iv) Sélectivité plus grande dans le programme de subventions des mouvement vers l'ouest basée sur la valeur ajoutée et l'influence du transport sur le prix;
- v) Abandon de la subvention de base des mouvements vers l'ouest en faveur d'une subvention entièrement sélective;
- vi) Abandon complet de la subvention des mouvements vers l'ouest.

Calendrier de travail et rapports

L'expert-conseil devra remettre la version définitive de son étude cinq mois après l'adjudication du contrat. Des rapports d'avancement, par écrit et sous forme de présentation orale, seront présentés à certains intervalles au cours du projet. Les propositions préciseront les dates de rapports provisoires.

Administration

L'expert-conseil remettra cinq exemplaires de chaque rapport d'étape, du projet de rapport définitif et du projet du rapport sommaire. Le rapport final de l'étude sera présenté en 25 exemplaires. L'expert-conseil produire également 200 exemplaires de rapports sommaires abrégés et reliés aux fins de distribution, en anglais et en français. Ce rapport fera vraisemblablement l'objet d'une large diffusion dans la région.

Niveau d'effort

L'étude exigera des personnes qui connaissent à fond le transport par camions et par chemins de fer dans la région de l'Atlantique, les industries desservies par le transport et l'importance des frais de transport sur les industries régionales, notamment l'acheminement des marchandises entre les industries. On envisage de 15 à 18 mois-personnes de travail.

Méthode de paiement

- a) Honoraires: des paiements échelonnés pour services professionnels rendus seront versés sur présentation de chaque rapport provisoire et d'une facture. Le total de ces paiements échelonnés ne dépassera pas 80 % des honoraires établis. Les autres 20 % seront payés lorsque tous les services auront été rendus et acceptés.
- b) Dépenses de voyage: les notes de frais pour dépenses de voyage seront soumises en même temps que les factures dont il est question au paragraphe a).
- c) Reproduction des rapports: les frais de reproduction seront remboursés au prix unitaire proposé lorsque le rapport définitif et le rapport sommaire définitif seront acceptés.

ANNEXE II

ATLANTIC SUGAR LIMITED

COUTS DE TRANSPORT

	1982	Taux actuels	Perte de la subvention
	\$	\$	\$
TRANSPORT DANS LES MARITIMES			
Total payé	637,600.70	674,629.61	751,168.11
Total recouvré	612,600.70	649,629.61	671,168.11
Total absorbé	25,000.00	25,000.00	80,000.00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TRANSPORT VERS L'OUEST			
Total payé	4,195,378.85	4,465,306.63	5,864,113.21
Total recouvré	332,378.85	352,321.58	352,321.58
Total absorbé	3,863,000.00	4,112,985.05	5,511,791.63
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total payé	4,832,979.85	5,139,936.24	6,615,281.32
Total recouvré	944,979.85	1,011,951.19	1,078,489.69
Total absorbé	3,888,000.00	4,127,985.05	5,536,791.63
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

ANNEXE III

SUBVENTIONS VERSEES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA REGION ATLANTIQUE

(milliers de dollars)

Année civile	Train	Camion	Bateau	Total
Inter-Régional				
1982	8,394	30,453	381	39,228
1981	6,867	29,206	434	36,507
Vers l'ouest - Généralités				
1982	9,546	11,414	-	20,960
1981	*10,630	9,633	-	*20,263
Vers l'ouest - Certaines marchandises				
1982	3,257	3,958	-	7,215
1981	3,384	3,268	-	6,652
Total des subventions				
1982	21,197	45,825	381	67,403
1981	*21,881	42,107	434	*63,422
	+316	+3,718	-53	+3,981
	+1.5%	+8.8%	-12.2%	+6.3%

* Chiffres révisés

Sources: Commission canadienne des transports

COMMISSIONS DES TRANSPORTS DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

MONCTON (NOUVEAU BRUNSWICK)

3 mai 1983

APPENDICE IV

M. W. English
Sucre Atlantic Limitée
5660 rue Ferrier
Montréal, Québec H4P 1M7

Le 22 juin 1983

Ref : Analyse de l'impact sur l'industrie
Notre ref : 1360-034

Monsieur,

La présente lettre fait suite aux diverses rencontres et conversations téléphoniques concernant l'Analyse de l'impact sur l'industrie du Transport Canada qui porte sur le programme de subventions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique.

Nous avons examiné les mandats de l'analyse ainsi que les diverses lettres de la Commission du transport des provinces Atlantiques. Nous avons également examiné votre projet de Mémoire et nous avons envisagé la question d'un point de vue juridique à votre intention.

Comme nous vous l'avons dit de vive voix lors d'une récente rencontre, la Loi sur les subventions de transport des marchandises dans la Région Atlantique (ARFAA) concernant des subventions jusqu'à un maximum de 30 % prévoit que ces subventions seront déterminées par le Gouverneur en conseil sous forme de réglementation. Ceci désigne en fait une décision prise par le Cabinet et nous sommes d'avis, après avoir étudié la loi, que cette subvention peut légalement être réduite à zéro par le Gouverneur en conseil, c'est-à-dire par le Cabinet sans qu'il soit nécessaire à ce dernier de demander l'approbation du Parlement. Une telle décision pourrait naturellement comporter des ramifications d'ordre politique, mais d'un point de vue strictement juridique, nous estimons que la loi ARFAA n'est pas protégée par la nécessité de faire approuver les changements par le Parlement.

Il en va tout autrement, toutefois, en ce qui concerna la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, qui prévoit une subvention maximale de 20 % dans certaines conditions, mais qui a été augmentée à 30 % dans les termes de la loi ARFAA.

Le trafic qui vous préoccupe est couvert dans la section 41(b) et 41(d) de la loi MFRA et nous interprétons la loi en ce sens que les termes de

la subvention, et en fait les termes de la loi elle-même, ne sauraient être changés sans recours au Parlement.

Nous avons alors tenté de retracer l'histoire de la loi MFRA afin de déterminer les raisons pour lesquelles elle avait été adoptée en premier lieu et si l'historique de cette loi pouvait servir à étayer vos arguments selon lesquels elle ne peut être changée. Ayant examiné la question, nous sommes d'avis que les termes de l'Union au moment de la Confédération ainsi que l'Acte d'Union entre Terre-Neuve et le reste du Canada étaient considérablement votre argumentation selon laquelle la loi MFRA est inviolable et ne peut être changée.

Vous trouverez ci-joint une copie du préambule original de la loi MFRA où il est dit que la loi donnait suite aux propos tenus et aux obligations consenties par le Canada au moment de la Confédération.

Nous avons pu déterminer qu'à la suite de plaintes formulées au cours de nombreuses années par les Provinces Maritimes d'alors, le gouvernement du Canada avait désigné le 17 avril 1926 une commission royale chargée d'étudier les griefs des Provinces maritimes. Vous trouverez en annexe une copie du rapport de la commission royale, lequel a été utile pour la formulation d'une politique constructive en vue du développement des Provinces maritimes et du bien-être de toutes les parties du Canada. La commission royale était désignée sous le nom de «Commission royale sur les réclamations des Provinces maritimes» et son rapport sous le nom de rapport Duncan, du nom de son président, Sir Andrew Rae Duncan.

À la page 20 du rapport Duncan, la commission déclarait:

«Nous pensons toutefois qu'une étude impartiale des événements qui eurent lieu et des propos qui furent tenus avant la Confédération et dès qu'elle fut consommée, confirment les représentations faites à la Commission au nom des Provinces maritimes, savoir:

- a) que les hommes d'état canadiens, lorsqu'ils ont pressé les Provinces maritimes d'adhérer à la Confédération, ont défini la raison-d'être du chemin de fer de la manière suivante:
 - 1) Un moyen d'offrir aux marchandises canadiennes et au Canada lui-même en temps de crise nationale et impériale, un débouché et une entrée sur l'océan Atlantique qui soit disponible toute l'année.
 - 11) de procurer aux marchands, négociants et fabricants des Provinces maritimes un marché de plusieurs millions de personnes au lieu de les limiter aux populations éparses et peu nombreuses des Maritimes elles-mêmes, tant donné surtout les perturbations qui ont menacé leur commerce

après que les États-Unis eurent mis fin aux arrangements réciproques qui étaient en vigueur.

b) ...

c) que dans la mesure où les considérations commerciales étaient subordonnées aux considérations nationales, impériales et stratégiques le coût du chemin de fer devrait être supporté par le Dominion et non par le trafic qui pourrait passer sur la ligne».

A la page 21 du rapport on peut lire:

«Le chemin de fer Intercolonial a été achevé en 1876, et il semble d'après les renseignements obtenus que, jusqu'en 1912, les intérêts des Provinces maritimes étaient bien protégés, car la structure des tarifs tenait compte des besoins de leur trafic. Le niveau inférieur des tarifs qui étaient en vigueur dans le système du chemin de fer Intercolonial avant 1912 doit à notre avis être interprété comme étant l'application, par les gouvernements successifs, de la politique et des engagements qui ont accompagné la création de ce chemin de fer, quelles que soient les impressions qu'a pu donner la forme de son administration.

Depuis 1912, des changements ont eu lieu dans la structure des tarifs, et les tarifs de transport du fret ont augmenté. L'effet de ces augmentations a été d'imposer aux marchandises et aux industries des Maritimes un fardeau qui, nous dit-on, est hors de proportion avec l'augmentation qui s'est produite dans la structure des prix de transport ailleurs au Canada depuis 1912, bien que, dans de nombreux cas, elles aient pu ne servir qu'à mettre les tarifs du chemin de fer Intercolonial au même niveau que ceux d'autres régions.

...Quant au problème plus vaste, toutefois, de l'incidence des tarifs actuels dans leur ensemble sur l'industrie et l'emploi dans les Maritimes, nous sommes arrivés à la ferme conclusion que la structure des tarifs telle qu'elle a été modifiée depuis 1912 a imposé au commerce des provinces maritimes a) un fardeau que, si nous comprenons bien les propos tenus et les obligations consenties au moment de la Confédération, il n'avait jamais été envisagé de leur faire supporter et b) un fardeau qui en fait est largement responsable de la dépression anormale dans laquelle se trouvent aujourd'hui les entreprises des Maritimes qui s'étaient créées et développées avant 1912 sur la base et sur la foi de la structure tarifaire qui existait alors.»

La Commission en vient, à la page 22 du Rapport, à formuler la recommandation ci-dessous, qui apparemment avait donné lieu à la Loi MFRA:

«Nous recommandons donc qu'une réduction de 20 pour cent soit accordée immédiatement à tous les tarifs applicables au trafic qui a son origine ou qui se termine aux gares de la Division Atlantique des Chemins de fer nationaux du Canada (y compris le trafic d'exportation et d'importation par voie maritime en provenance et à destination de cette division), et que la même réduction s'applique aussi à la partie Atlantique du trafic qui se poursuit plus loin, c'est-à-dire au trafic qui a son origine dans des gares de la Division Atlantique (à l'exclusion du trafic d'importation par voie maritime) et qui se rend à des points situés en-dehors de la Division Atlantique.»

A la page 23 du rapport, la Commission ajoute:

«Nous nous permettons de formuler quelques suggestions sur un aspect plus général de ces revendications des Maritimes dans notre analyse des fonctions de la Commission des Chemins de fer. Qu'il suffise ici d'indiquer le principe qui nous guide: tous les arguments concernant les tarifs dans les Maritimes, dans la mesure où ils reposent sur des considérations nationales, impériales et stratégiques liées au chemin de fer Intercolonial, peuvent être évalués sur la base de la réduction que nous recommandons.»

Il convient de noter ici que le Rapport Duncan avait été mis à l'ordre du jour de la Chambre des communes et avait été accepté par le chef du gouvernement et par le chef de l'opposition de Sa Majesté.

Les passages ci-dessus extraits du Rapport Duncan nous conduisent aux observations et conclusions ci-après. Premièrement, il semble que la Loi MFRA était basée sur un principe de droit fondamental qui découlait des propos tenus et des obligations consenties par le Canada au moment de la Confédération. À la page 3248 des Débats parlementaires, session de 1928, volume III, Monsieur Dunning énonce très clairement ce principe:

«A présent, je ne veux pas que l'on me reproche de voir en cela un acte de charité. Je l'ai déclaré, dans cette Chambre ainsi qu'en public, que je reconnais, et le gouvernement admet également, que la loi concernant les prix du transport dans les Provinces maritimes était inspirée par un principe de droit fondamental; et cette somme, que verse le gouvernement fédéral pour la note des frais de transport de ces provinces, n'est pas déboursée à titre d'aumône, mais en vertu d'un droit, vu les considérations d'ordre national et stratégique se rattachant à la confédération et dont fait mention, en les discutant à fond, le rapport de la commission Duncan.»

Deuxièmement, il semble que le but de la loi MFRA était de promouvoir le commerce et l'industrie dans les Maritimes en leur procurant des subventions pour le transport des marchandises. Les bénéfices qu'en tiraient l'industrie

du transport et les tierces parties étaient accessoires ou résultaient des subventions destinées à encourager le commerce et l'industrie dans ces Provinces. Le coût de ces subventions ne devrait pas être transféré à l'industrie du transport ou aux tierces parties (les consommateurs), surtout si cela doit en retour nuire au commerce dans les Maritimes. Monsieur Dunning déclare, page 3248 des Débats parlementaires session de 1928, volume III:

«On sait fort bien, relativement à cette région, abstraction faite des 20 p. 100, qu'elle accuse un déficit d'exploitation--un déficit d'exploitation attribuable, comme le dit le rapport Duncan, à des considérations nationales, impériales et stratégiques. Sir Sandford Fleming expose ces motifs: une ligne d'un plus grand parcours et d'autres facteurs économiques relatifs à la construction du chemin de fer mais qui étaient d'importantes considérations nationales, impériales et stratégiques. Nous avons par conséquent conclu que le Canadien-National n'est pas l'organisation à laquelle on devrait faire porter la conséquence de ces considérations nationales, impériales et stratégiques, mais que le trésor fédéral devait en faire les frais et verser annuellement aux Chemins de fer nationaux les sommes nécessaires.»

Nous concluons donc que les subventions établies par la loi MFRA devraient être maintenues car elles ont été instituées en raison d'obligations que le Canada a consenties au moment de la Confédération. Ces obligations existent toujours, et les subventions doivent donc continuer d'exister.

Nous tenons aussi à souligner que vous pourriez peut-être faire valoir face à l'Analyse de l'impact sur les industries que l'incidence éventuelle d'un changement des subventions de transport sur l'industrie du transport et sur les tierces parties, même si elle s'avère importante, reste accessoire et secondaire par rapport à la protection de l'industrie et du commerce dans les Maritimes qui était la principale raison pour laquelle la loi MFRA était nécessaire à l'origine. Ainsi, les directives données dans la description du mandat sont dans une certaine mesure erronées.

On peut trouver aux pages 23 à 28 des Débats parlementaires pour la session de 1926/27 une déclaration que le Premier Ministre MacKenzie King fit au Parlement le 17 mars 1927 et qui montre bien l'inviolabilité de la loi MFRA. En voici les derniers mots:

«Pour terminer cette déclaration, on me permettra de dire que le Gouvernement espère qu'en acceptant virtuellement dans leur totalité, les demandes de la commission royale sur les réclamations des Provinces maritimes, le Parlement et le pays verront dans l'attitude du Gouvernement d'enlever cette grande question autant que possible de l'arène des querelles de clocher et des luttes de parti, ainsi qu'un désir de donner à notre Dominion, dans la soixantième année de sa fondation, une expression renouvelée de l'esprit qui animait les auteurs de la Confédération dans leurs

efforts pour établir dans l'Amérique du nord une union fédérale sous un système de gouvernement destiné à «protéger les divers intérêts des provinces et d'assurer l'efficacité, l'harmonie et la permanence dans le fonctionnement de l'Union».»

Nous sommes certains que tout ce qui précède vous permettra de préparer vos commentaires concernant l'Analyse de l'impact sur l'industrie. Si vous avez encore besoin d'aide, nous espérons que vous ferez appel à nos services.

Veuillez croire, etc...

(Original signé par)

Vincent M. Prager

APPENDICE "TRPT-199"

Broad Valley and Fisher Branch Pool Locals

Avec ce mémoire, les membres des groupes céréaliers de Broad Valley et de Fisher Branch veulent exprimer leur rejet absolu de toute proposition destinée à modifier le tarif du Nid-de-Corbeau.

C'est l'avenir des exploitations familiales qui est en jeu. Étant donné l'augmentation considérable des coûts de production (par exemple, de la machinerie, du carburant et du capital) et le faible niveau des prix des céréales, seules des récoltes extrêmement abondantes permettent aux agriculteurs de survivre. Aucun d'entre eux n'ose même envisager une marge de profit de 20,5 %, comme celle qu'utilise le C.N.

Nos exportations céréalières sont dans une situation pitoyable. Les cultivateurs canadiens sont extrêmement tributaires d'un marché international très fragile, où ils doivent subir la concurrence de pays offrant à leurs propres producteurs des subventions considérables, tout comme en bénéficient les entreprises de fabrication de l'Est. Cela seul leur permet de survivre sur les marchés internationaux. Pour l'agriculteur de l'Ouest, la seule protection est le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. Nous avons été manipulés par notre gouvernement qui souhaitait exprimer son appui politique à l'embargo décidé par les États-Unis contre notre principal client.

Certes, la politique du gouvernement fédéral, selon laquelle notre "pays riche" se doit d'alimenter le tiers monde et les pays opprimés, est fort honorable. On accepte ainsi de leur prêter de l'argent canadien, mais on ne fait rien pour le cultivateur canadien qui est poussé à la faillite par son banquier canadien.

Étant donné le principe des retombées économiques, chaque dollar obtenu par le cultivateur canadien grâce à l'exportation produit entre quatre et six dollars de revenus dans les industries connexes. Il semblerait normal qu'une nation profitant tellement de ce système accepte de contribuer à sa préservation.

Les producteurs de Broad Valley et de Fisher Branch sont dans une situation particulière, vis-à-vis de la machine de la C.C.T. En effet, une chambre recommande l'abandon du service ferroviaire local, alors que l'autre recommande la destruction du tarif du Nid-de-Corbeau. De cette manière, toutes deux collaborent à la destruction de la production céréalière dans notre région. On assisterait ainsi à l'effondrement de notre économie agricole, et à la ruine des nombreuses entreprises qui en sont tributaires. Qui voudrait acheter une entreprise vouée à la faillite?

Brian Podaima
Broad Valley, Manitoba
R0C 0K0

APPENDICE "TRPT-200"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
SUR LE PROJET DE LOI C-155
LOI VISANT À FACILITER LE TRANSPORT, L'EXPÉDITION
ET LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU NOM DE LA CONFÉRENCE CANADIENNE DES TEAMSTERS
LE 20 JUILLET 1983

La Conférence canadienne des Teamsters est une organisation ouvrière internationale qui représente plus de 90 000 employés au service d'environ 4000 sociétés au Canada. Comme nous sommes très en vue dans l'industrie nord-américaine du camionnage, notre association est habituellement considérée comme un "syndicat de camionneurs". En fait, notre organisation représente divers groupes de travailleurs et elle intervient dans tous les grands secteurs de l'économie. Par exemple, nous comptons au total plus de membres dans deux des industries qui seront touchées de très près par le projet de loi C-155, l'industrie de la construction et l'industrie manufacturière, que dans l'industrie du camionnage. De plus, nous constituons une association vraiment nationale; environ un tiers de nos membres travaillent dans les provinces de l'Ouest, un tiers en Ontario et un tiers au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Enfin, une organisation aussi diverse que la nôtre n'a pas l'habitude de préconiser des vues partisans au nom de ses membres. Par conséquent, la Conférence canadienne des Teamsters n'est pas contrainte à apprécier le projet de loi C-155 d'un point de vue industriel, régional ou politique particulier. Au contraire, nous sommes en mesure d'examiner les qualités intrinsèques du bill afin d'en évaluer les conséquences pour nos membres. Ceci fait, nous estimons que le projet de loi C-155 mérite notre appui entier. A notre avis, c'est un projet de loi extrêmement important et nous incitons le gouvernement à faire tous ses efforts pour l'adopter le plus tôt possible.

Quelque intéressés que soient les intervenants, il est difficile d'imaginer un argument probant contre la réforme du tarif statutaire du transport des grains. Le fait est que la participation des producteurs au coût du transport des grains se situe aujourd'hui à moins de 20 pour cent et que, selon les projections, elle baissera à 12 pour cent en 1985 et à 7 pour cent en 1990. Le gouvernement et les chemins de fer paient le reste des coûts. Le manque à gagner des chemins de fer sur le transport des grains dépasse aujourd'hui \$250 millions et d'ici 1990, il franchira le cap du milliard de dollars selon les prévisions. Ces pertes empêchent les chemins de fer

notamment d'affecter des capitaux à l'extension de leurs voies principales dans le but d'acheminer des matières premières aux points d'exportation. Cette répartition des coûts entraîne également une distorsion de l'économie agricole de l'Ouest qui favorise l'exportation de grains bruts au détriment de la diversification des récoltes, de l'élevage et de la transformation du bétail. Du point de vue économique, le dommage causé aux réseaux de transport et à l'industrie agricole de l'Ouest canadien est de loin supérieur aux avantages que les producteurs tirent directement du tarif statutaire. Quant au caractère sacré de l'entente initiale, il est impossible, même pour une organisation comme la nôtre qui attache une grande importance à l'inviolabilité des accords conclus, de prendre au sérieux la thèse qu'un siècle plus tard, elle ne devrait pas être modifiée en fonction de la réalité économique contemporaine.

Comme le besoin de réforme s'impose au point de rendre tout débat rationnel impossible, la discussion a porté sur le méthode de réforme proposée. Le bill remplace le tarif du Nid-de-Corbeau par un tarif statutaire qui indemniserait les chemins de fer du transport du grain de l'Ouest en contrepartie de garanties de résultats et d'investissements. Le gouvernement et les producteurs se partageront le coût du transport du grain. L'apport du gouvernement s'élèvera à un milliard de dollars par année jusqu'à la fin de la présente décennie, ce montant comprenant une subvention du Nid-de-Corbeau de 650 millions de dollars ainsi que l'achat de wagons-trémis et la remise en état des voies de service. La participation des producteurs augmentera progressivement jusqu'à concurrence d'environ 60 pour cent du coût du transport du grain, soit le même pourcentage qu'ils payaient au milieu des années 60.

Quant à nous, nous estimons que les engagements financiers des chemins de fer constituent l'élément clé de la réforme. Ils devront investir \$16,5 milliards au cours de la prochaine décennie pour améliorer le réseau ferroviaire de l'Ouest. Ces dépenses devraient créer un maximum de 375 000

années-hommes de travail, y compris des milliers d'emplois dans l'industrie de la construction et d'autres industries apparentées dans l'Ouest canadien et dans l'industrie de la construction dans l'Est du pays. Dans l'Ouest, d'autres emplois seront créés dans le secteur primaire à mesure que les sociétés minières et les sociétés d'exploitation forestière élargiront leurs opérations en réponse à l'extension du réseau ferroviaire.

Dans la période actuelle de marasme économique, on s'attendrait à ce qu'un projet de loi aussi susceptible que le bill C-155 de relancer l'économie soit adopté sans obstructions. Il est étonnant et inquiétant de constater que l'adoption de ce projet de loi est entravée par une parade continuelle de partisans politiques, régionaux et industriels qui veulent en modifier les dispositions de manière à protéger leurs intérêts particuliers. Il est inévitable qu'une loi qui touche autant d'intérêts divergeants que le bill C-155 soit controversée, mais ceci dit, nous croyons fermement que le bill devrait être adopté sans délai. Notre position repose notamment sur les raisons suivantes:

- Ce projet de loi ne vise pas simplement l'industrie agricole ni les transports comme de nombreux critiques le soutiennent. Au contraire, il contient les germes d'un programme de relance économique pour des régions, des industries et des personnes qui sont présentement en une situation très difficile.
- Selon les projections, les exportations en vrac de charbon, de soufre et de potasse acheminées par les ports du Pacifique doubleront au cours des trois prochaines années. Le trafic ferroviaire a atteint présentement sa limite pratique et, sans l'extension du réseau prévue dans la loi, ces industries ne seront pas en mesure d'augmenter leur production. Le bien-être économique de la Colombie-Britannique est directement relié à l'expansion des industries primaires visées par le projet de loi.

- La livraison efficace des marchandises en vrac préoccupe de plus en plus les clients étrangers des exportateurs canadiens dans le secteur du Pacifique. Les lenteurs dans l'adoption du projet de loi compromettent notre crédibilité comme fournisseur.
- Les problèmes reliés au tarif statutaire du transport du grain ont été discutés à n'en plus finir au cours des dernières années et ils ont fait l'objet de nombreux échanges de vues entre représentants de l'État et de l'industrie. Depuis un an, le ministre a fait connaître son projet et tous les intéressés ont eu l'occasion d'exprimer leur avis. Il ne sert à rien de poursuivre le débat et les échanges.
- Le projet de loi contient de nombreuses garanties qui protègent les intéressés contre les vicissitudes de l'avenir. Les producteurs sont protégés contre l'augmentation des coûts et la diminution des prix par l'assujettissement des coûts à des plafonds et par l'imbrication du prix du grain et du tarif de transport. De plus, le bill prévoit une revue générale en 1985-1986, ce qui donnera à tous les intéressés l'occasion de régler les problèmes qui se présenteront dans l'évolution du nouveau réseau de transport.

Comme notre mémoire le laisse entendre, notre intervention porte essentiellement sur l'ordonnancement de l'exécution de la loi. Nous avons besoin de cette loi immédiatement pour stimuler une relance économique qui a déjà trop tardé. Quant au retard actuel, si nous avons bien compris, il est imputable à un désaccord portant sur la décision du ministre de verser la subvention du Nid-de-Corbeau directement aux chemins de fer au lieu de la partager entre les chemins de fer et les producteurs. Nous sommes entièrement de l'avis du ministre que cette méthode de prestation est le meilleur moyen d'atteindre le but de la loi qui est d'améliorer le réseau de transport du grain de l'Ouest. Il est évident que cette décision ne plaît

pas aux éleveurs de bétail de l'Ouest, et leur affirmation que le ministre s'est plié aux groupes de pression québécois sur la question du "mode de paiement" n'est pas sans fondements. Ce qui nous étonne, c'est que les adversaires actuels du bill soutiennent qu'il s'agit là d'une lacune dans le bill. S'ils n'ont pas encore compris que c'est exactement de cette façon qu'un projet de loi doit être élaboré dans une démocratie parlementaire - s'ils sont assez naïfs pour penser qu'un ministre du présent gouvernement restera sourd à ses mandants québécois - ils constituent alors le meilleur argument possible en faveur de la limitation du débat et de l'adoption immédiate du bill. Le fait est que les éleveurs de bétail de l'Ouest ont perdu la bataille, et nous estimons qu'il est déraisonnable de permettre à quiconque nie une réalité politique aussi fondamentale de retarder davantage l'adoption d'un projet de loi aussi important.

Enfin, nous tenons à féliciter le ministre du courage et de la détermination qu'il a manifestés en s'attaquant à la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, ainsi que de la patience et de la souplesse exceptionnelles qu'il a témoignées pour concilier les nombreux groupements d'intérêts conflictuels. Nous lui exprimons nos meilleurs vœux de succès pour l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

RD:sk

APPENDICE "TRPT-201"
L'ASSOCIATION CANADIENNE NATIONALE DES MEUNIERIS

Le 22 juillet 1983

M. Maurice Dionne, Député

Président du Comité permanent des transports

Pièce 261, Édifice de l'Ouest, Chambre des Communes

Ottawa, Ontario

K1A 0A6

Mémoire de l'Association canadienne nationale des meuniers
au Comité permanent des transports de la Chambre des Communes au
sujet du bill C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Monsieur,

L'Association canadienne nationale des meuniers regroupe des minoteries de
tout le pays, notamment, dans l'Ouest:

B.P. Kent Flour Mills	- Virden Manitoba
Byers Flour Mills Ltd	- Camrose, Alberta
CSP Foods Limited	- Saskatoon, Saskatchewan
Ellison Milling Co.	- Lethbridge, Alberta
Maple Leaf Mills Ltd.	- Calgary, Alberta
	- Medicine Hat, Alberta
Ogilvie Mills Ltd.	- Winnipeg, Manitoba
	- Medicine Hat, Alberta
Robin Hood Multifoods Inc.	- Saskatoon, Saskatchewan
Rogers Foods Ltd.	- Armstrong, C.-B.
Soo Line Mills Ltd.	- Winnipeg, Manitoba.

Il est essentiel, pour la viabilité de nos membres, que tous les grains et produits céréaliers soient traités de manière égale. Ce principe était inhérent à la Loi sur le tarif de la Passe du-Nid-de-Corbeau, de 1897, puisque celle-ci prévoyait que le transport des grains et de la farine bénéficierait du tarif du Nid-de-Corbeau. Ce principe doit être maintenu.

Nos minoteries produisent de la farine et des sous-produits de la minoterie, tels que des tourteaux, et il est essentiel que tous ces produits bénéficient des mêmes tarifs de transport que les céréales.

Notre Association est convaincue que ce principe d'égalité est tellement fondamental qu'il est même pas nécessaire que nous venions l'explicitier oralement devant votre Comité. Nous n'avons donc pas demandé à venir témoigner lors des audiences que vous organiserez dans tout le pays. Il nous paraît suffisant de rappeler par écrit la nécessité de maintenir ce principe de traitement égal.

Si vous avez des questions à nous poser, n'hésitez pas à prendre contact avec nous.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués.

V.A. Cillis

Président

APPENDICE "TRPT-202"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES AU SUJET DU BILL C-155 PAR
CENTENNIAL PACKERS OF CANADA LTD.

Centennial Packers of Canada Ltd. est une société importante de transformation de la viande, dans les provinces de l'Ouest. Elle est très heureuse de pouvoir vous présenter son point de vue au sujet de la réforme du Nid-de-Corbeau, question qui est pour elle d'un intérêt vital.

Informations sur l'entreprise et l'industrie

Centennial Packers of Canada Ltd. (C.P.C.L.) est une société de portefeuille complètement canadienne, dont les filiales en propriété exclusive, Centennial Packers Ltd. (Centennial) et Dvorkin Meat Packers Ltd. (Dvorkin), travaillent dans le domaine de la transformation et de l'emballage de la viande de boeuf. Dvorkin exploite à Calgary un pré d'embouche et un abattoir. Centennial, quant à elle, exploite une usine de transformation du boeuf à Calgary, et sept centres de transformation et de distribution dans la province de l'Ouest.

Dvorkin expédie des carcasses de boeuf et des sous-produits du boeuf, tels que des peaux et des abats, sur tout le marché canadien, ainsi qu'aux États-Unis et vers d'autres pays étrangers. L'abattoir traite en moyenne 165 000 têtes de bétail par an, alors que le pré d'embouche en nourrit environ 12 000, ce qui ne représente qu'une faible proportion de toutes les bêtes abattues. En d'autres mots, la majorité des animaux traités par l'abattoir sont achetés à des éleveurs indépendants de l'Ouest, surtout de l'Alberta.

Centennial, quant à elle, s'occupe de toutes les étapes de préparation de la viande de boeuf (vieillissement, désossage, dégraissage, enrobage et emballage) pour les hôtels, les restaurants et les cantines, ainsi que pour le secteur de la viande congelée vendue dans les grands magasins, de Vancouver jusqu'aux Maritimes. Elle achète donc des carcasses à Dvorkin ainsi qu'à d'autres abattoirs des provinces de l'Ouest. Elle traite en moyenne 100 à 110 000 têtes de bétail par an.

C.P.C.L. emploie en tout 450 personnes, représentant une masse salariale de 11 000 000 \$ par an. Ses ventes totales s'élèvent à 230 000 000 \$ par an (dont 75 000 000 \$ concernent des ventes entre ses filiales). Par ailleurs, elle a investi plus de 15 000 000 \$ en terrains, abattoirs et équipements, somme qui est constamment renouvelée pour moderniser ses opérations et en assurer l'efficience. Ces investissements prouvent que ses actionnaires ont confiance en son avenir et dans l'avenir de l'industrie de transformation de la viande dans les provinces de l'Ouest, confiance que partagent ses employés.

Malheureusement, la survie de l'entreprise est maintenant douteuse, étant donné les pertes considérables enregistrées dans toute l'industrie du boeuf depuis 18 mois. Certes, la récession a contribué à ce phénomène, mais aussi l'augmentation constante des frais de transport, qui réduit sans cesse la compétitivité des abattoirs de l'Ouest sur leur marché principal de l'Est.

C'est cependant dans la réduction de 20 % du troupeau total des Prairies, au cours des cinq dernières années, que l'on doit trouver l'origine

principale de ces pertes. Étant donné qu'il n'y a plus suffisamment de bétail pour assurer l'exploitation des abattoirs au maximum de leur capacité, ceux-ci ont vu augmenter leurs coûts de production par tête de bétail, ce qui a contribué à leurs pertes financières. En outre, certains abattoirs ont dû acheter du boeuf à des prix excessifs, pour maintenir leur pleine activité, ce qui a également contribué à l'appauvrissement des bilans.

En conséquence, le facteur le plus important de l'amélioration des perspectives de l'industrie du boeuf dans les provinces de l'Ouest est manifestement la stimulation de l'élevage.

Le tarif du Nid-de-Corbeau

Nous avions pu croire que ce facteur de stimulation venait d'apparaître lorsque le gouvernement annonçait son intention de réformer le tarif du Nid-de-Corbeau. Lorsque M. Gilson a soumis ses propositions, C.P.C.L., comme d'autres entreprises de l'Ouest, a étoffé ses programmes d'investissement, du fait des meilleures perspectives que laissaient entrevoir ces propositions. Mais des modifications ont été apportées à celles-ci par le ministre des Transports, face aux objections des Groupes du blé, entre autres, de façon à partager la subvention entre les producteurs et les sociétés de chemin de fer. Ce principe, bien que moins favorable à l'industrie du boeuf, permettait néanmoins d'envisager encore une forte reprise dans le domaine de l'élevage. En effet, les céréaliers ne seraient plus obligés d'exporter leurs céréales pour maximiser leurs revenus. Aujourd'hui,

malheureusement, toutes ces perspectives se sont évaporées du fait de la capitulation du gouvernement fédéral devant les craintes illégitimes des producteurs du Québec et des Groupes du blé, aboutissant à la décision de payer la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux sociétés de chemin de fer (Bill C-155).

Ces craintes sont illégitimes parce que:

- 1) L'augmentation du nombre de boeufs et de porcs élevés dans les provinces de l'Ouest, grâce à une formule de paiement aux producteurs, serait essentiellement destinée à l'exportation, car c'est surtout dans l'Ouest des États-Unis, dans les pays du bassin du Pacifique et en Europe que les marchés sont les plus susceptibles de se développer, et non pas dans les provinces de l'Est du Canada. (Mentionnons à cet égard que la concurrence à laquelle font face les agriculteurs de l'Est vient des éleveurs du Midwest américain et non pas de l'Ouest canadien, ce que confirmait un rapport publié récemment par le ministère de l'Agriculture sur le tarif du Nid-de-Corbeau).
- 2) Les préoccupations des producteurs céréaliers sont essentiellement fondées sur la crainte que les subventions qui leur seront directement accordées risquent d'être plus tard abolies. En conséquence, ils semblent préférer le principe du versement aux sociétés de chemin de fer.

Du fait des décisions prises suite aux pressions politiques exercées par ces groupes, des millions de dollars de chiffre d'affaires, d'actifs et de salaires, et des milliers d'emplois, sont maintenant menacés.

Du fait d'une subvention arbitraire favorisant la production des céréales bénéficiant des tarifs statutaires, le développement naturel de l'agriculture secondaire dans les Prairies sera étouffé.

On semble oublier que les provinces de l'Ouest disposent déjà des matières premières, des capitaux, des marchés et de l'initiative du secteur privé qui permettraient d'assurer l'expansion et la diversification de l'industrie de transformation de la viande dans l'Ouest. Nous implorons donc le gouvernement de nous laisser la possibilité d'exploiter le mieux possible ces atouts, grâce à une réforme équitable du tarif du Nid-de-Corbeau, qui encouragerait l'expansion de l'élevage de bétail dans les provinces de l'Ouest.

Si la réforme n'est pas orientée dans ce sens, on assistera à la faillite d'au moins deux, et peut-être quatre, abattoirs indépendants de l'Ouest. Les banquiers qui les financent attendaient encore l'apparition de signes positifs dans l'industrie de l'élevage pour renouveler leurs créances. L'adoption du Bill C-155 sera pour eux le signal de sortir de ce secteur.

Nous nous retrouverons alors avec seulement une ou deux grandes sociétés nationales ou multinationales dotées de suffisamment de capitaux et ayant des activités suffisamment diversifiées pour continuer à absorber les pertes actuelles, jusqu'à l'élimination de toute la concurrence. À long terme, les situations de quasi-monopole ainsi créées dans l'industrie de l'élevage et de la transformation de la viande auront des effets très néfastes sur les producteurs de l'Ouest et sur l'ensemble de la nation.

Conclusion

En conséquence, nous recommandons que le Bill C-155 soit amendé pour inclure, soit les recommandations de M. Gilson, soit les propositions originelles de M. Pepin, c'est-à-dire le principe de verser directement aux producteurs la totalité, ou au moins la moitié, de la subvention du Nid-de-Corbeau. Dans le pire des cas, nous serions prêts à appuyer un mécanisme offrant au moins aux producteurs le choix de décider de la méthode de versement des subventions, c'est-à-dire soit à eux-mêmes soit aux sociétés de chemin de fer.

Le Comité a le devoir, extrêmement important, de soumettre à la Chambre des Communes des recommandations qui soient équitables. Or, recommander l'adoption du projet de loi sous sa forme actuelle reviendrait à garantir la ruine de nombreuses entreprises d'élevage et de transformation de la viande. Par contre, l'adoption d'un amendement conforme à nos recommandations les inciterait manifestement à contribuer à l'expansion de l'industrie de la viande, pour le bienfait de tous les Canadiens.

APPENDICE «TRPT-203»

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

500, rue St-François-Xavier - Montréal H2Y 2T6 - Téléphone 844-9571

CABINET DU PRÉSIDENT

Le 9 août 1983

Monsieur Maurice Dionne, président
Comité permanent des transports
a/s Mlle Santosh Sirpaul, Greffier
Pièce 514, Edifice Wellington
Chambre des Communes
Ottawa, KIA OA6

Monsieur le président,
Madame et Messieurs les membres du comité,

Merci de votre invitation à rencontrer votre Commission à Québec à la mi-août. Malheureusement, il ne nous sera pas possible d'être des vôtres à cette occasion. La présente a donc pour but de vous transmettre par écrit nos principaux points de vue sur le projet de loi C-155 (Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Les propositions du Rapport Gilson nous ont amené en 1982 à intervenir pour mettre un frein aux subventions au transport des grains dans l'Ouest canadien. Il nous est apparu que la formule Gilson était un véritable tonneau des Danaïdes. En effet, son application aurait eu pour effet que les déboursés gouvernementaux, non seulement auraient continué de croître pour dépasser le milliard de dollars dès le début des années 1990, mais auraient en plus été versés à des producteurs, qu'ils fassent transporter ou non leurs grains.

Nous comprenons qu'il ne serait pas politiquement réaliste de demander la disparition de ces subventions. Notre objectif était et demeure de trouver moyen de les faire plafonner et de les faire servir à des fins utiles tout en apportant le moins de distorsions possibles dans nos marchés agricoles et entre les modes de transport.

Nous avons eu l'avantage de discuter nos points de vues et d'échanger sur ce sujet avec l'Honorable André Ouellet, le sous-ministre adjoint de l'Agriculture, M. Yvan Jacques et quelques députés intéressés au dossier, le 8 février dernier puis avec le ministre et le sous-ministre des Transports, l'Honorable Jean-Luc Pépin et M. A. Kroeger le 23 février 1983. Nous sommes maintenant face au projet de loi C-155, à des propositions d'amendement déjà annoncées par le ministre des Transports et à une ouverture à d'autres amendements possibles.

Il s'agit là d'une législation importante et complexe présentée dans un contexte qui implique à la fois le transport, l'agriculture, l'industrie et le commerce et probablement plusieurs autres aspects de l'activité économique au Canada.

Dès le premier février 1983, par exemple, le ministre de l'Industrie et du Commerce et de l'Expansion économique régionale, l'Honorable Edward C. Lumley et le ministre de l'Emploi et de l'Immigration, l'Honorable Lloyd Axworthy annonçaient à Winnipeg des mesures de subvention et d'aide représentant \$75 millions pour l'Ouest canadien afin de «tirer parti des possibilités économiques qu'offrent le programme d'expansion du réseau ferroviaire et la révision du tarif du Nid-de-Corbeau» et notamment aider les entreprises de l'Ouest à assurer «l'approvisionnement de biens et de services aux sociétés de chemin de fer».

Par ailleurs, les retombées de ce projet de loi ont été évaluées par le gouvernement à \$16,5 milliards d'investissements directs dans le transport ferroviaire jusqu'en 1992. De ce montant, il est prévu que les retombées directes pourraient être au Québec de \$1,4 milliards ou 8,5% du total.

Nous comprenons de plus que ces investissements tiennent compte d'un programme d'entretien et de rénovation d'embranchements ferroviaires («branch lines») dans les provinces de l'Ouest.

Il n'est pas facile d'intégrer tous les effets positifs et négatifs potentiels à court et moyen terme de ce projet de loi pour l'économie canadienne et du Québec en particulier. A notre avis, personne n'a d'ailleurs réussi à le faire complètement jusqu'ici.

Aussi nous nous limiterons à vous transmettre par la présente les commentaires et recommandations que nous pouvons formuler en fonction de nos objectifs globaux:

1. Les propositions actuelles semblent vouloir mieux contrôler les coûts de dépenses publiques pour le transport des grains dans l'Ouest par rapport à ce que pourrait être la continuation de l'application des tarifs dits du Nid-de-Corbeau et des subsides ad hoc qui s'y rattachent. C'est déjà une amélioration. Mais l'introduction de nouvelles céréales admissibles aux subventions et la possibilité future d'y ajouter, nous laissent perplexes quant aux chances de plafonner un jour ces coûts. Il faudrait fermer carrément la porte à tous ces ajouts et s'assurer que le projet de loi amène le plafonnement des dépenses publiques à ce titre, au plus à leur niveau actuel.
2. Nous nous opposerions avec force à tout amendement qui aurait pour effet de dévier ces subventions vers d'autres objectifs agricoles que le transport des grains dans l'Ouest.

3. Nous ne pouvons accepter que les retombées de cette loi aient pour conséquence:

a) de perpétuer des programmes d'entretien et de rénovation d'embranchements ferroviaires dans l'Ouest qui ne sont pas rentables et n'ont pas de potentialité de rentabilité. Nous avons accepté au Québec des abandons de service en ce domaine lorsqu'il n'y avait plus de rentabilité. Il devrait en être de même dans l'Ouest;

b) d'entraîner un programme de subvention pour créer dans l'Ouest des nouveaux moyens de production pour l'approvisionnement de biens et services aux sociétés de chemin de fer lorsque ces moyens existent au Québec ou ailleurs au Canada. Un tel programme peut être grossièrement inéquitable, une firme implantée dans l'Ouest ayant déjà l'avantage de la proximité pour compétitionner l'Est. De plus, s'il y a de telles installations au Québec, c'est à peu près la seule chance qu'il nous reste de bénéficier dans une faible mesure de fonds publics canadiens très importants dépensés spécifiquement dans une autre partie du pays. Un tel programme est de nature à mettre en cause les retombées directes de cette loi prévues pour le Québec.

c) d'apporter de nouveaux avantages subventionnés aux producteurs agricoles de l'Ouest qui permettraient à ces derniers de déplacer les producteurs agricoles du Québec des marchés qu'ils occupent ou leur donneraient un avantage compétitif sur les producteurs québécois qu'ils n'auraient pas autrement.

Nous encourageons votre Comité à poursuivre activement ses travaux afin de recommander un projet de loi C-155 équitable et raisonnablement satisfaisant pour toutes les parties impliquées. C'était d'ailleurs une excellente et courageuse initiative du gouvernement que d'entreprendre cette réforme. La pire situation qui pourrait se produire serait l'abandon de ce projet.

Mais comme nous n'en sommes pas là, nous tenions à vous faire connaître nos préoccupations, points de vue et recommandations principales sur ce projet de loi et ses conséquences telles qu'elles nous apparaissent aujourd'hui.

Agréez, Monsieur le président, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le président,
Chambre de Commerce
Province de Québec

(Original signé par)
Charles Langlois

CL/db

APPENDICE "TRPT-204"

Le 18 juillet 1983

Maurice Dionne, Député

Président du Comité des transports

Chambre des Communes

Ottawa, Ontario

Monsieur,

Le projet de M. Pepin vient d'être annoncé et a déjà suscité l'opposition résolue des agriculteurs et des collectivités de l'Ouest et de l'Est.

Ce projet a été formulé alors que les consultations entreprises par M. Gilson n'ont révélé aucune volonté de changement dans les provinces de l'Ouest. Par ailleurs, son projet est beaucoup plus néfaste aux agriculteurs que n'auraient pu l'être les recommandations de M. Gilson.

Les membres du Cabinet libéral ont déjà reconnu que si l'on organisait un référendum parmi les agriculteurs, ceux-ci choisiraient de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau sous sa forme actuelle.

Modifier le tarif du Nid-de-Corbeau comme on l'envisage sera désastreux pour les agriculteurs canadiens et pour leurs collectivités, étant donné les revenus qu'ils perdront. Cela augmentera considérablement le nombre de faillites, aussi bien dans le secteur agricole que dans les autres secteurs de notre économie.

Malheureusement, nous n'avons pas suffisamment de temps pour préparer le mémoire que vous aviez demandé, et nous tenons à souligner qu'organiser des audiences dans une seule ville de la Saskatchewan est manifestement insuffisant.

Au nom de la population agricole de Claydon, nous insistons pour que le tarif du Nid-de-Corbeau ne soit pas modifié, nous affirmons qu'il n'est pas négociable, et nous demandons le rejet du Bill C-155.

Veuillez agréer nos sentiments distingués

Arlene Briggs

La Collectivité agricole de Claydon

Claydon, Saskatchewan

SON OMO

Copie à:

1. Les Benjamin
2. Eric Nielsen
3. Ed Broadbent
4. Pierre Trudeau
5. Jean-Luc Pepin
6. Frank Hamilton
7. Grant Devine - Saskatchewan
8. Eric Bernsten - Ministre de l'agriculture de la Saskatchewan.

APPENDICE "TRPT-205"

COMMUNIST PARTY OF CANADAPARTI COMMUNISTE DU CANADA

Section de l'Alberta 10 565, 97^e rue Edmonton (Alberta) T5H 2L4

La section albertaine du parti communiste du Canada est heureuse d'avoir la possibilité de présenter sa position sur les changements proposés au tarif de transport du pas du Nid-de-Corbeau.

Comme l'ont montré de nombreuses études, le tarif du Nid-de-Corbeau est indispensable pour permettre aux agriculteurs canadiens éloignés des ports de mer d'être compétitifs sur les marchés mondiaux et pour les protéger, dans une certaine mesure, contre les variations excessives du prix de leurs produits. Le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau est rendu d'autant plus nécessaire par la crise économique qui sévit actuellement. Le Syndicat national des cultivateurs prévoit que ses membres, qui connaissent déjà une baisse de 20 p. 100 de leur revenu, perdront en plus jusqu'à 30 p. 100 si la structure tarifaire des transports est changée.

Aux termes du plan Pépin, les tarifs de transport commenceraient à grimper dès le mois d'août prochain; ils passeraient de 5 \$ la tonne qu'ils sont aujourd'hui à 24,22 \$ la tonne en 1990-1991, soit du simple au quintuple. Ces prévisions ne sont qu'un estimé. Le coût réel pourrait être encore plus élevé. Prenant le contre-pied des discours qu'ils entendent sur les améliorations prévues au réseau ferroviaire canadien et sur la création d'emplois, les agriculteurs, déjà

fortement éprouvés, prétendent que plusieurs d'entre eux seront ruinés et que les collectivités rurales seront très atteintes par ces mesures.

Les agriculteurs ont raison de demander pourquoi on leur impose des tarifs plus élevés lorsque leur avenir est si incertain. Quand tout cela s'arrêtera-t-il? Ou leur demander déjà de payer plus alors que les projets et les coûts de ceux-ci changent constamment, que ces coûts augmentent constamment. En fait, beaucoup d'agriculteurs ne peuvent tout simplement pas assumer des coûts de transport plus élevés. L'argent supplémentaire qu'ils sont obligés de consacrer au transport est perdu pour leur collectivité. De plus et au fur et à mesure de l'abandon des lignes de chemin de fer, le gouvernement tente d'implanter de grosses gares intérieures et des tarifs variables de transport qui obligent les agriculteurs à transporter leurs céréales sur de plus grandes distances à l'aide de véhicules qu'ils ne peuvent pas se permettre d'acheter. Ce trafic dense supplémentaire que cela entraîne veut aussi dire que les routes se détérioreront plus rapidement qu'il n'est possible de les remplacer, sans parler du coût considérablement plus élevé de leur remplacement.

La conséquence des changements proposés au tarif du Nid-de-Corbeau pourront éventuellement devenir très graves. En plus de celles dont on vient de parler, il faut aussi tenir compte d'autres conséquences.

- Le fardeau de ces coûts supplémentaires et la nécessité d'augmenter la superficie des terres en vue d'amortir ces augmentations de coûts provoqueront une autre baisse du nombre d'exploitations agricoles dans les Prairies, qui sont déjà passées de 249 000 qu'elles étaient en 1951 à 164 000 en 1976.

- La vie des petites localités rurales s'éteindra au fur et à mesure que les services, les hôpitaux et les écoles seront centralisés.

- Les familles auront à faire face à de nombreux problèmes, entre autres, celui de l'emploi à l'extérieur, de l'exploitation familiale, un phénomène en progression constante qui entraîne une augmentation des charges de travail pour ceux qui restent à la maison, l'absence répétée d'un des deux parents et une diminution de l'attention portée aux enfants. Nous remarquons d'ailleurs une augmentation du nombre des rencontres portant sur les manifestations du stress dans les familles d'agriculteurs. Tout cela veut aussi dire, bien sûr, de longs déplacements en ville pour chercher du travail et, surtout pour les femmes, des emplois mal rémunérés et non syndiqués dans le secteur des services.

- La croissance des sociétés agricoles se poursuivra, de plus en plus d'exploitations familiales étant obligées de se regrouper ou de disparaître sous la pression des événements. Ceci n'entraînera pas obligatoirement une hausse du nombre de salariés

en agriculture, puisque les investissements en matériel tendront à croître pour suivre les augmentations de superficie des exploitations, mais cela transformera certainement un plus grand nombre d'agriculteurs en véritables métayers des banques.

- La productivité des sols diminuera, l'usage des produits chimiques et des fertilisants se répandra, avec tous les risques d'empoisonnement et de pollution que cela comporte.
- À cause de l'utilisation plus répandue des machines, le travail agricole ressemblera de plus en plus au travail industriel.

Nous aimerions souligner que les changements proposés ne s'appuient sur aucun consensus. Dans les syndicats de céréaliculteurs, les propositions, appuyées par les dirigeants, visant à accepter de discuter des changements dans le tarif du Nid-de-Corbeau, auparavant intouchable, ne semblent pas être autre chose qu'une tentative à peine déguisée de faire appuyer les propositions de Pépin par un grand nombre d'agriculteurs, par ailleurs assez réticents à le faire. Jouant un rôle moteur quant à l'acceptation de ces propositions, on retrouve un groupe d'environ soixante compagnies du secteur des ressources, dont des compagnies agro-alimentaires, qui tireront profit des changements apportés au tarif du Nid-de-Corbeau. À cette coalition s'ajoutèrent un certain nombre de groupes d'agriculteurs qui, de toute façon, survivraient aux changements et grossiraient aux dépens de leurs voisins plus petits.

Il est évident que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau va dans l'intérêt financier du Canadien Pacifique. Le CP a reçu des terres, de même que des droits miniers, forestiers et des droits de prise d'eau en échange de la construction et de l'administration d'un chemin de fer. De plus, des wagons-trémies d'une valeur d'environ \$700 millions lui ont été fournis gratuitement. Il ramasse de l'argent pour entretenir sa propre flotte de wagons couverts et ses lignes moins rentables. Depuis 1881, l'administration fédérale a versé plus \$1,2 milliard en subventions à une compagnie qui est devenue un géant multinational gouvernant un empire de plus de 300 sociétés réparties partout dans le monde.

Depuis ces fondations, le CP n'a jamais affiché de pertes. Il est incroyable qu'une compagnie qui a amassé des profits de plus de \$2 milliards en cinq ans ne puisse pas investir dans son réseau ferroviaire, au même moment où elle peut dépenser \$1,1 milliard pour acheter une compagnie américaine de pâtes et papier et mettre de côté \$500 millions au profit de sa ligne aérienne. Tout ceci semble entrer en contradiction flagrante avec l'engagement que le CP a pris de construire et d'administrer efficacement un réseau de chemin de fer en contre partie des dons très généreux qu'il a reçus des canadiens. Puisque le CP refuse de rendre ses livres publics, il est impossible de calculer exactement le coût du transport des céréales de la compagnie. Nous sommes d'avis que, avant d'entreprendre quelle que négociation que ce soit, le CP devrait être obligé d'ouvrir ses livres au public.

Par le biais d'une augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau, la compagnie cherche à obtenir des subventions pour le transport des ressources vers l'Est et à augmenter ses profits. Les expéditions de charbon, prévoit-on, devrait quadrupler d'ici peu et le CP est la plus grosse compagnie de charbon de l'Ouest. Si une loi accorde une compensation au CP pour le transport des céréales, cela reviendra à faire payer aux agriculteurs l'expansion du réseau ferroviaire, conçu avant tout au profit des compagnies de charbon. Déjà, le CP fait transiter six trains de charbon pour chaque train de céréales.

La nomination de Jean-Luc Pépín au poste de ministre des Transports est significative du parti pris du gouvernement fédéral en faveur du CP. Pépín a déjà fait partie du conseil d'administration d'un certain nombre de sociétés monopolistes canadiennes dont Power Corporation du Canada, un des principaux actionnaires du CP.

Le CP a reçu d'avance deux fois, et même plus, le montant du tarif du Nid-de-Corbeau. Ces recettes sont plus que suffisantes pour compenser les pertes qu'il a encourues dans le transport des céréales au tarif du Nid-de-Corbeau. Il est vrai qu'il faut améliorer le transport des céréales au Canada, mais l'histoire nous montre que l'octroi de subventions au CP n'est pas la meilleure façon d'y arriver. Compte tenu des intérêts du CP dans le charbon, il y a de fortes chances que ces crédits servent plutôt à améliorer le transport du charbon.

La solution aux problèmes du transport n'est pas de se débarrasser du tarif du Nid-de-Corbeau, mais de nationaliser le CP et de mettre sur pied un seul réseau national de chemin de fer formé du CP et du CN et placé sous contrôle démocratique.

La section albertaine du parti communiste du Canada appuie sans réserve les agriculteurs qui veulent maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau et obtenir de meilleures conditions pour les petits agriculteurs.

Une coalition du monde du travail, du mouvement des agriculteurs, du NPD, du parti communiste et de tous les groupes démocratiques doit absolument se former pour atteindre cet objectif.

(TRADUCTION)

APPENDICE "TRPT-206"

CONSOLIDATED-BATHURST INC.

Le 13 juillet 1983

Monsieur Maurice A. Dionne
Député
Northumberland - Miramichi
Gouvernement du Canada
Chambre des communes
261 Edifice de l'Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Objet: Comité permanent des transports de la
Chambre des communes
Projet de loi C-155 (Réforme du tarif
du Nid-de-Corbeau)

Monsieur le Député,

En votre qualité de président du comité permanent susmentionné de la Chambre des communes, je vous serais très reconnaissant d'informer chacun de vos membres du télex que j'ai adressé au Premier ministre et à un grand nombre de ses collègues le 14 juin 1983:

"Nous désirons vous informer que, à la Consolidated-Bathurst Inc., nous appuyons les initiatives du gouvernement canadien visant à la réforme du système du tarif du Nid-de-Corbeau. Cette loi est indispensable:

1. Pour résoudre le problème en vertu duquel les autres marchandises sont assujetties à des tarifs plus élevés pour permettre aux chemins de fer de rattraper le déficit entraîné par le transport du grain.
2. Pour assurer au Canada une capacité ferroviaire suffisante pour le transport, non seulement du grain mais de toutes les marchandises, y compris les produits manufacturés.
3. Pour stimuler l'économie canadienne dans tous les secteurs à un moment où c'est indispensable.

Ces questions intéressent tous les Canadiens et nous vous demandons instamment, ainsi qu'à vos collègues, d'adopter dès que possible la loi nécessaire".

Nous n'avons pas l'intention de comparaître devant le Comité ni de présenter un mémoire. Toutefois, à notre avis, la question a tellement d'importance pour le Canada qu'il faut faire connaître notre opinion aux quelques personnalités qui joueront un rôle important dans la prise de décision.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président et agent
d'exploitation principal

T. Oscar Stangeland

APPENDICE «TRPT-207»

ECONOMY CARRIERS LIMITED

21 juillet 1983

M. Maurice Dionne
Président du Comité permanent des transports
Chambre des communes, pièce 261-WB
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Objet: Tarif du Nid-de-Corbeau

Monsieur,

A titre de memgres de l'industrie du camionnage, nous nous sentons obligés de vous exprimer notre opinion sur les efforts déployés pour trouver une solution satisfaisante au problème du tarif du Nid-de-Corbeau.

Il y a quelques mois, il semblait qu'une solution adéquate, quoique imparfaite, ait été trouvée dans la recommandation faite par l'honorable Jean-Luc Pépin visant à adopter le rapport Gilson. Il est très regrettable que les pools du blé et les producteurs de porcs du Québec aient réussi à faire modifier cette recommandation au détriment de l'économie albertaine et du réseau de transport du Canada dans son ensemble.

La proposition actuelle, celle qui garantit une pleine subvention aux chemins de fer, est une solution totalement insatisfaisante et, à notre avis, ne devrait pas être recommandée par le comité des transports. En premier lieu, il s'agit d'une violation évidente de l'un des principes fondamentaux de la Loi nationale sur les transports qui proclame le traitement égal de tous les moyens...

«POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans les conditions qui assureront, compte tenu de la politique

nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux à faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

... d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou...

... et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. 1966-67, c. 69, art. 1.»

En plus de violer cette proclamation en versant directement la subvention aux chemins de fer, les conséquences d'une telle mesure iront bien plus loin que la subvention elle-même. Par exemple, les camions seront automatiquement exclus du transport du grain des Prairies, alors qu'il a été prouvé qu'ils étaient plus efficaces que le transport par rail. Par ailleurs, cela pourrait aussi signifier la perte du transport des grains spéciaux alors que l'industrie du camionnage avait réussi, au cours des dernières années, à l'enlever aux chemins de fer en offrant un service plus efficace. Il nous semble que cela va à l'encontre des objectifs fixés à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Nous avons pris connaissance de rapports sur les pertes éventuelles de l'industrie du bétail en Alberta, pertes qui pourraient s'élever à deux milliards de dollars, entre aujourd'hui et 1990, et qui représentent un désastre pour notre industrie du conditionnement de la viande. Le volume des produits conditionnés maintenant transportés vers l'est par les sociétés de camionnage extra-provinciales est essentiel si elles veulent rester concurrentielles face aux chemins de fer; si ce volume devait baisser (considérablement), il est presque certain que cela entraînerait un bouleversement du système canadien des transports. Par ailleurs, pour ajouter au problème, la subvention directe aux chemins de fer leur donnerait la possibilité d'établir des barèmes de prix très divers qui auraient pour effet de réduire encore plus la position concurrentielle de l'industrie du camionnage.

Tout cela arrive à un moment où l'industrie du camionnage subit des assauts sur tous les fronts... les effets de la récession, jumelés aux mesures fédérales telles que le refus d'exempter l'industrie du camionnage de poursuites pénales en vertu des lois anti-cartel (alors que tous les autres moyens de transport ont reçu une protection) et la permission donnée à une société de la couronne de mener une campagne anti-camionnage, etc. Comme industrie, nous ne demandons pas l'aide du gouvernement fédéral, mais nous pourrions fort bien nous passer de ce genre d'aide! tout ce que l'industrie demande c'est un traitement égal et juste dans les domaines où il est prouvé que nous pouvons offrir un service plus efficace (ou du moins, ne pas être «réglementé» hors de la compétition dans de tels domaines).

Nous vous supplions, vous et vos collègues, de ne pas oublier la Loi nationale sur les transports lors des audiences à venir de votre comité, et plus précisément, de recommander la «liberté de choix» qui permet aux producteurs de choisir le moyen le plus efficace de transport pour leurs produits. Les camions, dans la plupart des cas, peuvent fournir le service le plus efficace pour transporter le grain des silos aux terminaux intérieurs, tout en laissant une utilisation maximale des wagons pour le transport du grain vers la côte ouest et les terminaux des Grands Lacs. Est-ce que ce n'est pas ce que vise à encourager la Loi nationale sur les transports?

Autrement dit, nous vous supplions de recommander une solution logique, non une solution politique; le rapport Gilson et la «liberté de choix» sont logiques, l'approche actuelle, «payer-le-chemin de fer» est politique est parfaitement illogique.

Nous vous remercions de nous consacrer du temps et nous espérons que nos observations pourront vous être utiles, à vous et à vos collègues du Comité.

Nous vous prions d'agréer, monsieur, nos salutations respectueuses.

Collin Heath
Coordinateur administratif

cc. M. Robert Bockstael, vice-président
M. Jean-Guy Dubois
M. Fesse Flis
M. Marcel Ostiguy
M. John Reid
L'honorable Jean-Luc Pépin, ministre des Transports

APPENDICE «TRPT-208»

Commission pour l'expansion du commerce extérieur
Immeuble Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2

Le 26 juillet 1983

Monsieur Maurice A. Dionne, député
Président du Comité permanent des transports de la
Chambre des communes
a/s Mademoiselle Santosh Sirpaul
180, rue Wellington
Pièce 514
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur,

La Commission pour l'expansion du commerce extérieur (CECE) a été créée en août 1981 pour conseiller le gouvernement fédéral sur les questions liées à la formulation et à la mise en oeuvre de politiques et de programmes relatifs au commerce extérieur. Elle se compose de Canadiens éminents venant du monde des affaires, des syndicats et du milieu universitaire, et représentant les diverses régions et industries du Canada. La Commission se préoccupe avant tout d'améliorer les exportations et s'est penchée à cette fin sur de nombreux domaines, dont la fiscalité, le financement des exportations, les subventions gouvernementales et la productivité. Vous trouverez ci-joint, à toutes fins utiles, un exemplaire du premier rapport annuel de la Commission; malheureusement, son rapport annuel pour 1982-1983 n'est pas encore terminé, mais je vous en ferai parvenir un exemplaire dès qu'il sera prêt.

Au cours de ses dernières réunions, la Commission a discuté des modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau. Elle approuve les changements projetés car ils seront profitables aux exportations canadiennes. Elle ne nie pas pour autant l'importance des subventions aux producteurs de grain, mais estime que les expéditeurs d'autres marchandises ne devraient pas avoir à assumer le coût du transport du grain.

Dans l'attente du rapport du Comité sur ce sujet des plus importants, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Président,

Roger E. Hatch

Pièce jointe

APPENDICE «TRPT-209»

On a beaucoup parlé dernièrement du besoin d'avoir une seule voix en agriculture. Il existe une différence entre une organisation qui prétend représenter les organisations agricoles et une qui représente effectivement les exploitants agricoles.

Ce soir, distingués membres, nous présentons un mémoire préparé par des exploitants agricoles pour les exploitants agricoles.

Les exploitants agricoles ont longtemps fourni les ressources brutes grâce auxquelles la richesse a été canalisée vers le secteur industriel de notre pays.

L'organisation industrielle établie par les exploitants agricoles en vue de subvenir aux besoins et de mettre sur le marché les produits agricoles sert son objet de diverses façons. Sa fonction n'a jamais été de se substituer à la responsabilité personnelle de l'exploitant agricole dans le domaine de la politique agricole.

La Commission canadienne du blé est, de l'avis des producteurs, une organisation bien capable de vendre le grain dans les marchés mondiaux. Si les producteurs ne reçoivent pas un gain satisfaisant à partir des marchés mondiaux en déclin, ce n'est pas là une preuve d'incompétence de la part de la Commission. C'est là plutôt le résultat de l'absence du souci du gouvernement fédéral du problème du revenu des producteurs.

Les exploitants agricoles sont découragés en considérant l'avenir auquel ils doivent faire face. L'accent a été placé dans la politique agricole nationale sur le besoin d'améliorer l'efficacité des diminuer le nombre des exploitations afin d'améliorer le revenu agricole sans avoir à augmenter le prix des produits agricoles.

Le rendement par travailleur employé dans la augmenté de 5 % par année depuis quelques années, par rapport à 2 % dans les autres industries. L'accent a été mis dans les programmes agricoles sur la productivité en termes réels et en fonction de la substitution du capital à la main d'oeuvre. Dans l'exploitation agricole, contrairement à d'autres industries, le rendement est très dispersé et il est difficile de le contrôler. Il est axé sur l'optimisation de la productivité en vue de justifier les investissements plus élevés et la hausse des coûts, ce qui retarde l'utilisation des avantages de la technologie. On a beaucoup parlé de baisser le coût de la production en augmentant la productivité. L'exploitant agricole canadien fournit au pays et au monde des aliments peu coûteux depuis un grand nombre d'années. Nous croyons qu'il est temps par conséquent que nous recevions notre part équitable du revenu national.

La prospérité des fermes est importante pour le Canada à titre de nation. Nous, exploitants agricoles, nous exportons la plus grande partie du grain que nous cultivons. C'est un montant considérable dans la balance du commerce international. L'exploitant agricole transige avec un marché mondial. Nous sommes soumis aux prix mondiaux sans aucune protection. Nous concurrençons les trésors d'autres pays.

Comme nous ne sommes pas nombreux, nous avons peu de pouvoir dans les négociations du marché, que nous vendions ou que nous achetions, à moins d'être organisés en groupe comme les laitiers. La pression économique continue de se faire sentir dans toute la structure agricole.

L'exploitant agricole doit lutter cependant contre les pressions exercées par divers éléments de l'économie tout à la fois, chacun de ces secteurs voyant à ses propres intérêts et chacun d'eux réclamant le coût de chaque gain que l'exploitant agricole enregistre! Que ce gain soit mérité ou non, il touche le prix de tout ce que l'exploitant agricole achète.

En 1973, par exemple, un boisseau de blé permettait d'acheter 18 gallons de carburant diesel. En 1983, ce même boisseau ne peut acheter que 3 gallons de carburant.

Nous pouvons vous donner beaucoup d'autres exemples de ces augmentations du coût de la production agricole.

C'est là l'une des raisons pour lesquelles nous, exploitants agricoles, croyons que nous ne devrions pas payer davantage pour le transport des marchandises!

Dans notre région, les pertes financières des collectivités des environs se chiffreront par 16 078 885 \$ pour la campagne agricole 1992-1993 si l'on met en vigueur le plan Pépin. Les pertes de cette année pour chaque communauté sont les suivantes: Amsterdam, 310 328 \$; Arran, 570 182\$; Buchanan, 915 167 \$; Burgis, 148 550 \$; Canora, 1 644 161 \$; Hamton, 345 161\$; Hinchcliffe, 469 248 \$; Hyas, 854 949 \$; Invermay, 650 319 \$; Kamsack, 2 363 596 \$; Mikado, 392 538 \$; Norquay, 1 468 297 \$; Pelly, 972 758 \$; Preeceville, 736 798 \$; Rama, 501 347 \$; Stenen, 641 960 \$; Sturgis, 1 012 857 \$; Togo, 1 240 888 \$; Verigin, 739 744 \$.

Les pertes accumulées de ces collectivités pour la période de 1983 à 1993 dépasseront 74 250 000 \$.

Ces 74 millions de dollars pourraient signifier la perte de 3 600 emplois des gens de l'est du Canada dans la construction des machines, la manufacture et la construction des automobiles et des camions, etc.

Dans notre propre région, soit Sturgis, Preeceville et Hinchcliffe, la perte accumulée de ces communautés durant la période de 1983 à 1993 dépassera 10 000 000 \$.

Un tel déclin du revenu agricole serait désastreux pour le secteur commercial local.

Vous réagirez à ces chiffres en disant que nous devons vendre davantage de grain; c'est vrai, mais si les exploitants agricoles continuent de produire selon le coût de production. Dans quel genre d'affaires produit-on plus pour obtenir moins.

Les subventions versées à d'autres modes de transport, aux aéroports (Mirabel), aux ports de mer, etc.

Selon les prévisions des chemins de fer, les industries du charbon, de la potasse, du bois et d'autres seront les principaux utilisateurs des lignes ferroviaires d'ici à l'an 1992. Le grain? De 12 à 15 %.

Un autre facteur: nous ne croyons pas que nous devons de l'argent aux chemins de fer pour le transport du grain. Est-ce la raison que les chemins de fer ont établi le système ferroviaire et est-ce la raison d'avoir conclu l'intente de la Passe du Nid-de-Corbeau?

Je sais que vous allez dire que cela n'a aucun rapport. Tous les hommes, toutes les femmes et tous les enfants du Canada connaissent l'histoire des chemins de fer.

Si nous, exploitants agricoles, avions utilisé l'argent provenant de la vente de nos produits, l'avions investi dans d'autres entreprises plus profitables et que nous retournions au gouvernement (nous n'avons rien reçu gratis) pour lui dire que nous ne pouvions pas faire de gains parce que notre terre est épuisée et que notre matériel est ancien, vous savez tous ce que le gouvernement nous dirait: Tant pis! Mais quand les chemins de fer font la même plainte, le gouvernement leur dit alors: «Mes pauvres gens, nous allons vous aider, nous allons demander aux exploitants agricoles de payer.»

Notre pays est sorti de la dépression grâce aux exploitants agricoles la dernière fois. Nous, exploitants agricoles, nous ne devons pas permettre que la chose se reproduise.

En résumé, nous vous disons: Nous ne pouvons pas nous payer le luxe de payer davantage pour le transport des marchandises. Le coût du transport des marchandises doit demeurer au niveau du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau pour les exploitants agricoles.

Comité du pool du blé de Priceville
Comité du pool du blé de Sturgis
Comité du pool du blé de Hinchcliffe

expédié par Ken W. Mitchell
Case postale 590.
Priceville, Saskatchewan, S0A 3B0

APPENDICE «TRPT-210»

Mémoire

présenté par

l'International Woodworkers of America
Section 1 - 184

597 - 28th Steet West
Prince Albert (Saskatchewan)
S6V 4T1

au sujet du

projet de loi C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest

au

Comité des transports de la Chambre des communes

à

Régina (Saskatchewan)

du 8 au 11 août 1983.

La section 1-184 de l'International Woodworkers of America (I.W.A.) est l'agent de négociation d'une forte majorité de personnes employées dans l'industrie forestière de la Saskatchewan. L'I.W.A. est l'agent de négociation pour les employés de l'usine de la MacMillan Bloedel à Hudson Bay (Saskatchewan), de quatre usines de produits forestiers situées à Hudson Bay, Carrot River, Prince Albert et Bodmin, de la scierie de la société Prince Albert Pulp de Meadow Lake (Saskatchewan) et des employés de la Woodlands Enterprises Ltd., une filiale de la société Prince Albert Pulp.

Nos membres employés dans l'industrie forestière se chiffrent habituellement aux environs de 1 500 personnes, mais ce nombre varie évidemment selon la situation économique. La plupart de ces personnes viennent du milieu rural et sont nées et ont été élevées sur des fermes de la Saskatchewan. Nombre d'entre elles vivent toujours sur les fermes et combinent l'exploitation agricole à leur emploi dans l'industrie forestière. Nous estimons que près de 40 p. cent de nos membres sont dans cette situation.

Par ce double emploi, nombre de nos membres parviennent à s'assurer d'un mode de vie raisonnable. S'ils devaient dépendre d'un seul emploi comme source de revenu, il leur serait très difficile de jouir d'un revenu adéquat. Ce n'est pas une situation inhabituelle dans d'autres régions du Canada et même dans bien des régions du globe où les gens qui vivent à la bordure de terres agricoles et de forêts occupent un double emploi pour assurer leur subsistance.

Les membres de l'I.W.A. sont très préoccupés par les effets d'une modification des tarifs du Nid-de-Corbeau sur leur revenu et leur mode de vie, surtout ceux qui travaillent à la fois dans l'agriculture et l'industrie forestière. Un bon nombre de ces fermes sont marginales et offrent peu d'avenir en raison des conditions climatiques, de leur superficie restreinte, de la nature du sol, des problèmes de drainage, etc. Bien qu'elles contribuent à l'économie et au mode de vie de leur propriétaire, elles sont cependant tributaires de toutes ces conditions. La plupart de ces fermes se consacrent à la culture du grain, à une culture spéciale, à l'élevage ou à d'autres opérations diverses comme l'apiculture.

Si le tarif du Nid-de-Corbeau devait disparaître et que les tarifs de transport des marchandises devaient être multipliés par cinq ou six d'ici à 1990, cela aurait des conséquences graves pour la production du grain ou des récoltes spéciales sur ces fermes. Les effets sur les fermes de cette nature seraient encore plus graves que pour les grandes exploitations céréalières des autres régions de la Saskatchewan. Nous sommes préoccupés par le fait que cela minera la stabilité de ces fermes et de nombreux membres risquent de perdre cette source de revenu. Cela aura un effet déstabilisant sur de nombreuses communautés vivant aux abords des forêts de la Saskatchewan et il sera probablement plus difficile de trouver la main-d'oeuvre nécessaire pour l'industrie forestière.

Nous tenons aussi à souligner que la production accrue de bétail, prévue par les défenseurs de la nouvelle Loi sur le transport, n'est pas une solution satisfaisante au problème. Les conditions climatiques rigoureuses ainsi que les autres facteurs déjà mentionnés rendront difficile le développement d'une exploitation suffisante pour la plupart des personnes qui occupent maintenant un double emploi.

Il faut aussi se rappeler que dans les communautés qui vivent aux abords de nos forêts, il y a de nombreuses autres personnes qui combinent l'agriculture à un emploi dans les centres urbains, dans les parcs ou les usines. Nombre d'entre elles seront touchées de la même manière que celle décrite dans le présent mémoire en ce qui a trait aux personnes employées dans l'industrie forestière.

La section 1-184 de l'International Woodworkers of America supplie le Comité des transports de la Chambre des communes de ne pas aller de l'avant quant aux modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau et de rejeter le projet de loi C-155. Il faudrait élaborer une autre politique en matière de transports qui prévoirait la pleine propriété publique des réseaux ferroviaires du Canada et qui empêcherait les chemins de fer d'imposer un fardeau économique injuste aux producteurs de grain des Prairies.

Respectueusement présenté par la section 1-184 de l'International Woodworkers of America.

APPENDICE "TRPT-211"

LAKESIDE

Le 31 mai 1983

Monsieur Maurice Dionne
Président
Comité permanent des Transports
261, Edifice de l'Ouest
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

OBJET: Tarif du Nid-de-Corbeau

Monsieur,

La présente est pour vous informer des répercussions très négatives du projet de loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau dans l'ouest du Canada. Je fais appel à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres de votre Comité, pour que vous preniez en considération ce qui est plus important pour toutes les régions du Canada que des intérêts politiques personnels.

Je suis président de la société Lakeside Farm Industries Ltd., société agricole située à Brooks, en Alberta, collectivité rurale à deux heures de voiture à l'est de Calgary. Notre société produit des céréales fouragères, des bovins engraisés en parquets, du porc ainsi que des poulets de grill. De même, nous abattons du boeuf en abattoir que nous expédions par la suite. Notre société est le plus important employeur de cette ville de 9 000 habitants; nous comptons en effet 235 salariés.

L'avenir de la société Lakeside est tributaire de l'élevage. Les modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau éroderont encore davantage notre position concurrentielle aux États-Unis où le prix du bétail est déterminé par un libre-échange relatif avec le Canada. Comme les produits de la viande, le bétail et le porc vivants sont transportés librement d'un pays à l'autre, les coûts des principaux intrants doivent aussi être concurrentiels.

Actuellement, à cause du tarif du Nid-de-Corbeau, les engraisseurs de l'Alberta sont moins concurrentiels de \$20 par tête de bétail. Le projet de loi visant à verser la subvention accordée au titre du Nid-de-Corbeau aux compagnies ferroviaires perpétuera cette injustice et, en fait, élargira le différentiel de prix entre producteurs albertains et américains.

Je ne peux insister suffisamment sur le fait que ce désavantage réduira l'industrie du bétail de l'Ouest à un point tel qu'elle ne produira que pour répondre aux besoins du marché local. Cela veut dire que la production de céréales fourragères, des usines d'aliments, des éleveurs et des abattoirs sera réduite de moitié.

Pour placer les choses dans leur contexte, je dois établir la comparaison suivante. Pour utiliser au maximum nos ressources en matière d'agriculture et de transport, nous devons produire le bétail là où les céréales fourragères sont elles-mêmes produites. Aux États-Unis, par exemple, l'Iowa, État situé au coeur de la ceinture céréalière, produit plus de porc que tout le reste du Canada. Les agriculteurs ont pris cette décision sur la base de motifs économiques et non politiques. Au Canada, la production du porc, autrefois concentrée dans la région productive de céréales, c'est-à-dire les Prairies, se fait maintenant dans une région déficitaire en céréales à cause de distortions comme le tarif du Nid-de-Corbeau.

Qu'on subventionne les compagnies ferroviaires, et cette situation ira en empirant.

S'il est nécessaire d'adopter le nouveau tarif du Nid-de-Corbeau pour assurer la survie de l'industrie céréalière, qu'on donne la chance aux agriculteurs de prouver qu'ils sont capables de prendre des décisions intelligentes et d'avoir leur place sur le marché.

Qu'on subventionne directement les agriculteurs et qu'on leur laisse le choix de dépenser leur argent pour exporter leurs céréales ou pour en nourrir leurs animaux dans les Prairies.

Pour le contribuable, le coût total est le même que les subventions soient versées aux agriculteurs ou aux compagnies ferroviaires. Pour que les responsabilités que suppose le système incombent à qui de droit, et pour permettre aux agriculteurs d'exercer leur libre choix, versez les subventions aux agriculteurs.

Veuillez agréer, monsieur, mes salutations distinguées.

Le président,

Garnet Altwasser

APPENDICE «TRPT-212»

Miss Sirpaul (Secrétaire)
Comité permanent du transport
Salle 514
Édifce Wellington
Chambre des Communes
OTTAWA, Ontario K1A 0A6

Mademoiselle,

Réf: Mémoire pour l'audience de Regina, 8, et 10 août

La mosaïque culturelle qui constitue la population de la région des Prairies du Canada a toujours dû se battre pour trouver son identité. Un climat rigoureux, une position géographique défavorisée par rapport aux marchés qui reçoivent ses produits, le manque de représentation dans le gouvernement central, tout cela pose un défi constant à ces gens venus de tous les coins du monde et qui doivent prouver qu'ils sont déterminés à survivre et à contribuer généreusement à la productivité et au bien-être du Canada.

De nombreux résidents de l'ouest ont écrit à leurs représentants politiques, d'autres ont signé des pétitions, d'autres encore sont allés porter des corbeaux blancs à Ottawa. Le processus démocratique s'est soldé par un échec. Au cours des années soixante, les résidents de l'Ouest du Canada se sont tenus informés de la crise d'identité qui secouait le Québec. Au début cela avait l'air d'une révolution tranquille. Le gouvernement du Québec se montra incapable de répondre aux attentes justifiées de la population dans divers secteurs de l'économie. Les événements se précipitèrent pour aboutir à la Loi sur les mesures de guerre de 1971. Incendies, bombes, kidnappings, assassinats..... Pourquoi? parce qu'il s'agissait d'une lutte pour la justice sociale, d'une compétition pour des ressources limitées, pour l'égalité dans le travail.

Dans l'ouest du Canada, depuis dix ans, les gouvernements et les chemins de fer ne cessent de menacer les producteurs de céréales de changer un tarif de fret historique qui représente le seul coût fixe dans une économie toujours en fluctuation. Au coeur du problème se trouve le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. Le tarif de transport établi pour les céréales était en moyenne de 12,5 cents par boisseau. Ce tarif avait pour objectif de placer les céréales en bonne position pour l'exportation et de les rendre compétitives sur le marché mondial. C'était pour aider au développement de la région des Prairies. Le plan a réussi: les céréales vendues sur les marchés mondiaux l'année dernière ont permis de réduire de 5,6 milliards de dollars la balance des paiements. L'agriculture a constamment apporté une contribution importante à notre province, à la région des prairies et au Canada.

Le problème, c'est que les chemins de fer veulent plus d'argent.... ils menacent de limiter les services offerts aux produits agricoles.... ils prétendent qu'ils n'ont pas les moyens de moderniser leurs installations comme il le faudrait. Les chemins de fer prétendent qu'ils subissent des pertes à cause de l'expédition des céréales. Ce qu'ils devraient dire, c'est qu'ils n'ont pas le droit de réaliser le maximum de profits. Dans son rapports de fin d'année récemment publié, le Canadien Pacifique (une compagnie qui doit son existence p de généreux dons en terres en paiement de la construction d'une voie ferrée, et qui comprend maintenant des compagnies aériennes, des hôtels, des chemins de fer, des mines, des réseaux télécommunication....) a annoncé un profit de 485,6 millions de dollars en 1982 : 127,2 millions sur les chemins de fer CP, 68 millions sur le transport des céréales et 23 millions pendant le dernier trimestre.

Le 12 février, un article paru dans le Financial Post félicitait les chemins de fer et certains groupes représentant le marché des denrées de leurs activités déployées en vue de mettre fin au tarif statutaire. Ces activités d'un groupement d'intérêts avaient été bien organisées, exécutées de façon experte et menées à bien. Elles parvinrent à diviser les organisations de fermiers. Le 1er février, l'Honorable Jean-Luc Pépin fit une déclaration qui touche chaque résident de l'ouest du Canada. Dans les semaines qui suivirent cette déclaration, l'opposition resserra ses liens et gagna de l'appui dans trois provinces grâce à des pétitions, des campagnes pour l'envoi de lettres, des manifestations, des brochures. Il s'agissait là effectivement d'une prise de conscience au niveau régional, suscitée par la menace de se faire exploiter par les gouvernements et par les chemins de fer.

Je me permets de rappeler au comité que cette loi ne sera pas gravée dans le marbre. Ce ne sera pas une vache sacrée. Qu'elle devra être et qu'elle sera abandonnée pour le bien de la population et de l'économie canadienne.

Veuillez croire etc....

Raymond L. Carrick
Saskatchewan Wheat Pool

APPENDICE "TRPT-213"

COMITÉ CONSULTATIF DE LA RÉGION DE PARKLAND DU MANITOBA

LE TARIF DU NID-DE-CORBEAU est essentiel pour garantir l'existence future des collectivités rurales de la région de Parkland. Les difficultés financières que connaissent actuellement les agriculteurs de cette région n'ont jamais été aussi graves, depuis la Grande Dépression. Les coûts de production ont connu des augmentations brutales pendant la dernière décennie. Les prix des carburants ont quadruplé, tout comme les prix des engrais, des produits chimiques, de la machinerie et de l'entretien du matériel, sans parler du caractère exorbitant des taux d'intérêt. Par contre, les revenus nets de nos producteurs ont généralement diminué.

Les producteurs canadiens font concurrence aux producteurs étrangers sur des marchés internationaux en crise. En outre, certains producteurs de céréales, par exemple ceux de la CEE, reçoivent des subventions à l'exportation de plus de 100 \$ la tonne.

La menace américaine d'une guerre commerciale, concernant les prix des céréales et les méthodes commerciales des autres pays, ne laisse envisager aucune augmentation importante des prix des céréales dans un avenir prévisible. Cependant, on demande maintenant aux producteurs céréaliers du Canada d'accepter des augmentations drastiques de leurs coûts de transport. On veut ainsi adopter une politique garantissant le succès financier des sociétés de chemin de fer, sans exiger de celles-ci l'engagement ferme qu'elles amélioreront leurs services pour le secteur agricole.

Le tarif historique du Nid-de-Corbeau n'a jamais empêché le CP de réaliser des profits, même aujourd'hui. Ainsi, en 1982, le CPR a réalisé 72 millions de dollars de profits, ce qui représente une augmentation de 43 millions de dollars par rapport à 1981. Une partie de cette augmentation résulte des subventions gouvernementales (34 millions de dollars), mais, selon le Globe and Mail du 5 mai 1983, elle peut également être attribuée à l'élargissement des marges bénéficiaires de la société. N'oublions pas également qu'en 1982 les tonnages de produits manufacturés, de charbon, de potasse, de bois et de soufre ont connu une chute brutale. Par ailleurs, la même année a été caractérisé par des records d'exportation des céréales, 27 millions de tonnes ayant été transportés par les chemins de fer.

Selon le Globe and Mail, cinq nouvelles mines de charbon entreront en activité cet automne dans les provinces de l'Ouest, malgré une réduction des prix de 20 \$ la tonne par rapport à il y a deux ans. Ces cinq nouvelles mines permettront de doubler la capacité de production du charbon, alors que le marché est en crise. Les exploitants de ces mines, dont certains appartiennent au CP, parient donc que l'augmentation massive de la capacité du réseau ferroviaire jusqu'à la côte Ouest permettra d'assurer le transport efficient et sans problème du charbon vers les marchés japonais, à des prix compétitifs (ce qui entraînera l'augmentation du chômage dans notre industrie de l'automobile, du fait de l'augmentation des importations de véhicules japonais). Une conclusion s'impose: si l'on affirme aux agriculteurs que c'est pour améliorer la capacité du système de manutention et de transport des grains qu'on leur demande de payer des taux de fret plus élevés, l'objectif réel de cette politique est de subventionner les

sociétés de chemin de fer et les sociétés de charbon, pour qu'elles puissent augmenter leurs profits sur les marchés extérieurs.

La valeur des actions du CP a augmenté du chiffre phénoménal de 895 778 500 \$ depuis que le ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, a annoncé, le 1^{er} février, l'intention du gouvernement fédéral d'éliminer le tarif du Nid-de-Corbeau, ce qui représente une manne pour les sociétés de chemin de fer.

Alors qu'elles s'échangeaient à 37,25 \$ le 31 janvier, les actions du CP en valaient 49,75 \$ le 24 juin, ce qui représente une augmentation de 33,6 %.

L'augmentation de la valeur de ces actions permettra à chacun des 23 membres du Conseil d'administration de la société, qui doivent posséder au moins 2 000 actions, de réaliser un profit minimum de 25 000 \$. Cela représente le double des bénéfices nets moyens des agriculteurs des Prairies, et sans avoir à lever le petit doigt. Il convient également de rappeler que le CP est la plus grosse et la plus riche société du Canada, son chiffre d'affaires ayant atteint 12,3 milliards de dollars en 1982, la plaçant ainsi bien avant General Motors, ramenée à la deuxième place avec un chiffre d'affaires de 9,6 milliards de dollars seulement.

Le CP est donc une société multinationale extrêmement rentable, ces chiffres l'attestent. Cependant, la plupart de nos représentants fédéraux continuent de prétendre qu'elle a absolument besoin de nouvelles

subventions payées par les Canadiens, dont pratiquement 2 millions d'entre eux sont au chômage.

Voici comment le projet Pepin affectera les producteurs céréaliers de certaines collectivités de la région de Parkland.

<u>COLLECTIVITÉS</u>	<u>Pertes résultant de la multiplication du tarif du Nid-de-Corbeau par 5,1</u>
1. Roseburn	387 000 \$
2. Russell	425 000
3. Silverton	230 000
4. McCreary	289 000
5. Bowsman	513 000
6. Swan River	1 185 000
7. Minitonas	309 000
8. Roblin	613 000
9. Gilbert Plains	800 000
10. Ethelbert	239 000
11. Grandview	665 000
12. Dauphin	930 000
13. Ste. Rose	195 000

Il convient aussi de mentionner que le tarif actuel n'est pas égal pour toutes les collectivités de la région de Parkland; par exemple, le tarif du Nid-de-Corbeau pour Swan River est aujourd'hui de 19¢ le quintal, alors que celui de McCreary est de 17¢ le quintal. Avec l'abolition du

tarif du Nid-de-Corbeau, les embranchements desservant nos collectivités du Nord seront plus coûteux à entretenir, et seront vraisemblablement abandonnés, à terme, ce qui aggravera encore les difficultés des producteurs céréaliers locaux.

Étant donné l'importance des pertes mentionnées ci-dessus, il est certain que les agriculteurs connaîtront des difficultés considérables, dont l'effet se fera sentir dans toute la région. Par exemple, si les agriculteurs de Swan River perdent 1 187 000 \$ de revenus, ce seront 1 187 000 \$ qui ne seront pas redistribués parmi les entreprises locales. Comment une collectivité de moins de 10 000 habitants pourrait-elle résister à une telle ponction?

Ethelbert, qui est un petit village de 500 habitants situé dans une zone du centre de la région de Parkland particulièrement frappée par la crise, perdrait 239 000 \$. Est-il légitime de demander à une collectivité de cette taille, dont le revenu moyen n'est que de 4 603 \$ par an (chiffre de Revenu Canada, 1978) de continuer à subventionner une société telle que le CP, dont les 23 administrateurs réaliseront un profit collectif de 575 000 \$ (25 000 \$ x 23) en seulement 5 mois? C'est tout simplement absurde. L'abolition du Nid-de-Corbeau entraînera la mort de collectivités comme Ethelbert. Que deviendront leurs habitants? Où iront-ils?

En conséquence, nous demandons au gouvernement de retirer le Bill C-155 jusqu'à ce que la population du Canada ait eu le temps de prendre conscience des conséquences profondes qu'aurait sur l'agriculture canadienne une réforme aussi drastique, aboutissant à l'abolition du tarif du

Nid-de-Corbeau sous sa forme actuelle. Quand tous les Canadiens comprendront parfaitement ce qui leur pend au bout du nez si ce projet de loi est adopté sous une forme ou sous une autre, ils seront convaincus qu'il ne peut être question de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau.

En terminant, nous tenons à vous remercier de nous avoir fourni l'occasion de nous exprimer à ce sujet.

Soumis par
le Manitoba Parkland Advisory Committee,

le président
Ray Spencer

APPENDICE "TRPT-214"

SYNDICAT NATIONAL DES CULTIVATEURS, Local 505, District 6

Mémoire favorisant le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau

Nous, les membres de la section locale 505 du district 6 du Syndicat national des cultivateurs, voulons exprimer notre désaccord sur le projet du gouvernement fédéral visant la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Les cultivateurs qui livrent leur grain à la voie de service de Neepawa-Rosburn craignent que si la Loi du Nid-de-Corbeau est annulée, cette voie de service sera abandonnée à cause de l'adoption de taux variables.

Les taux variables favoriseront l'utilisation de la ligne avoisinante du CP au détriment de cette voie de service. Le volume diminuera, et la compagnie de chemin de fer pourra alors justifier l'abandon de la voie de Rosburn.

Les conséquences de cet enchaînement de faits seront les suivantes:

1. accroissement du transport par camion, ce qui augmentera l'entretien des routes et par conséquent les taxes municipales;
2. augmentation des coûts imputables aux cultivateurs: achat de camions plus gros, parcours plus longs;
3. diminution du chiffre d'affaires des commerces locaux;
4. augmentation du nombre de chômeurs dans les agglomérations rurales;
5. utilisation moins efficace des ressources énergétiques;
6. diminution de la production de grains, contraignant les cultivateurs à faire l'élevage de bétail.

Nous convenons du besoin de moderniser le réseau ferroviaire pour le transport du grain, mais nous n'avons simplement pas les moyens de le faire.

Le coût de production a augmenté de 135 pour cent alors que sur la même période, le prix du grain a augmenté de seulement 13 pour cent. La fixation de l'un comme de l'autre échappe aux cultivateurs. Le tarif du Nid-de-Corbeau est notre seule sauvegarde dans notre coût de production.

D'ici 1990, le tarif de transport du grain sera le sextuple du tarif du Nid-de-Corbeau si le projet de M. Pépin est mis en oeuvre. Qui garantit aux cultivateurs que le prix du grain augmentera en conséquence?

Nous, les cultivateurs, n'avons pas les moyens de perdre le tarif du Nid-de-Corbeau.

APPENDICE «TRPT-215»

(lettre manuscrite)

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA CELLULE 516 DU SYNDICAT NATIONAL DES CULTIVATEURS AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155 QUI VISE À AMENDER LE TARIF HISTORIQUE DU NID-DE-CORBEAU

Les membres de la cellule 516 du Syndicat national des cultivateurs ont rédigé le présent mémoire pour manifester une fois de plus leur opposition à toute modification des droits historiques que leur confère la loi actuelle du Nid-de-Corbeau.

Nous estimons que le projet de loi C-155 est la menace la plus dangereuse que l'Ouest du Canada ait jamais connue.

Nous sommes prêts à traiter des sections du projet de loi C-155 qui seraient les plus dommageables pour les cultivateurs et leurs institutions.

Section 1 (3) et section 1-13 (1): Le comité supérieur du transport du grain et l'administrateur de l'Office du transport du grain ne sont pas du tout nécessaires et posent une menace à l'agence de commercialisation des cultivateurs, la Commission canadienne du blé. Il ne faut rien faire qui puisse entraver la capacité de la Commission à réaliser la vente du grain sur les marchés étrangers. Seule la Commission devrait être responsable de l'affectation des wagons.

Section 1 (18): la Commission du blé sera chargée de surveiller le fonctionnement des chemins de fer et le Parlement se verra confier la décision ultime en matière de discipline. Cette procédure signifie que les chemins de fer pourront continuer à s'en tirer, comme ils le font actuellement, avec une efficacité réduite au minimum. Les procédures de surveillance et toute discipline devraient être du domaine public.

Section 29(1): La déclaration annuelle de projets d'investissements des chemins de fer devrait être présentée au Parlement qui l'examinera lui-même.

Section 30(1): La Commission canadienne du blé devrait être le seul organe responsable de l'affectation des wagons.

Section 33(3): En aucun cas sauf en cas d'urgence nationale le ministre des Transports ne devrait être autorisé à se mêler de l'affectation des wagons.

Section 11 - Tarifs: Il ne faut pas toucher au tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Si les chemins de fer se plaignent d'une chute de revenus, la question devrait

être étudiée par un comité parlementaire et les chemins de fer devraient être directement dédommagés.

Les paiements accordés à la compagnie Canadien Pacifique Ltée. devraient être considérés comme des investissements.

Section 11(38) - Révision des couts: Les tarifs variables ne devraient être autorisés en aucun cas. La distorsion de moyens éprouvés et efficaces pour transporter le grain jusqu'aux silos serait désastreuse pour l'économie agricole de l'Ouest.

Section 11(54) - paiements du gouvernement: il faudrait payer directement les chemins de fer, après avoir minutieusement vérifié leurs dépenses. (14): Il faut supprimer le plafond de 31,1 millions de tonnes sur les récoltes afin de ne pas décourager nos efforts en vue de l'exportation.

Il faudrait élargir la liste des produits qui peuvent être expédiés au tarif du Nid-de-Corbeau, afin que tous les produits agricoles de la région Ouest soient traités de la même façon.

En résumé:

1. la loi actuelle du Nid-de-Corbeau devrait rester telle quelle.
2. le projet de loi C-155 est une menace contre la Commission canadienne du blé.
3. Nous estimons que le projet de loi C-155 est indûment compliqué et qu'il ne représente pas l'opinion de la majorité des cultivateurs de l'Ouest.

Cellule 516 de l'UNF

M. Keith Proven
Basswood, Manitoba

APPENDICE «TRPT-216»

(lettre manuscrite)

SNC - Cellule 616,
Mary Ann Hovdebo,
Birch Mills, Sask.

Mémoire présenté au Comité du transport par la cellule 616 du Syndicat national des cultivateurs.

La cellule 616 du Syndicat national des cultivateurs adresse le mémoire ci-dessous au Comité du transport.

La cellule 616 est située sur une des meilleures terres agricoles de la Saskatchewan. La cellule comprend plusieurs petites villes et les communautés de cultivateurs qui les urent. Notre ville dépend du revenu des fermes qui permet aux commerces de subsister.

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, les villes ne pourront pas survivre. Le Syndicat national des cultivateurs a effectué des calculs pour évaluer ce que perdront les petites villes si le tarif du Nid-de-Corbeau est multiplié par 5. Par exemple:

	perdra	1 209 000 \$	par an
Birch Hills			
Kinistino	' '	916 000 \$	' '
Weldon	' '	471 000 \$	' '
Brancepeth	' '	257 900 \$	' '
Hagen	' '	187 000 \$	' '
Domremy	' '	672 000 \$	' '
Holy	' '	180 800 \$	' '
Meskonaw	' '	133 300 \$	' '
St. Louis	' '	308 300 \$	' '

Notre cellule englobe quatre municipalités rurales. Les pertes totales pour cette région seront incroyables - 4 335 300 \$ par an. Cela sera la ruine de nos petites villes: aucun cultivateur n'aura d'argent liquide pour acheter de nouveaux outils ou de nouveaux véhicules, pour acheter des matériaux de construction ou pour générer des profits pour les autres commerces locaux comme ceux qui tiennent les magasins de meubles, les ateliers de réparations, les restaurants, les cinémas.

Notre région a subi en août dernier un gel intense qui a pratiquement détruit notre récolte de canola. La ville toute entière a souffert de ce que le cultivateur avait perdu son «bénéfice», de l'année. Mais les cultivateurs sont des gens optimistes, et ils croient toujours en l'année prochaine. Toutefois, si nous perdons le tarif du Nid-de-Corbeau, ce sera comme si chaque

année nos récoltes étaient détruites par le gel, et ce serait la fin de nos cultivateurs et de nos petites villes. L'«année prochaine» serait vide de sens.

La cellule 616 du Syndicat national des cultivateurs estime que le tarif du Nid-de-Corbeau ne doit pas être changé.

Mary Ann Hovdebo

Présidente de la
cellule

APPENDICE «TRPT-217»

Mémoire au Comité des transports de la Chambre des communes
au sujet de l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau et du
projet de loi C-155.

Présenté par la section 620, région 6,
du Syndicat national des cultivateurs

8 au 10 août 1983, à Régina (Saskatchewan).

Monsieur le président du Comité des transports,

La section 620 du Syndicat national des cultivateurs représente 120 familles dans 6 municipalités rurales de la région du centre-sud de la Saskatchewan.

Nous pensons qu'il est très important de vous faire connaître notre opinion sur le projet de loi C-155 parce qu'il a des conséquences sociales et économiques à long terme. Le S.N.C. a constamment déclaré que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable et nous croyons que cela demeure l'opinion d'une grande majorité des producteurs. Un sondage mené auprès de 1 175 agriculteurs de la région a démontré que 79,8 p. cent d'entre eux étaient en faveur du maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau tel qu'il est et en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Cela ne signifie pas que nous croyons que les chemins de fer n'ont pas besoin d'être améliorés, mais plutôt que le maintien du Nid-de-Corbeau ne se fait pas au détriment de l'amélioration du réseau ferroviaire.

Il a été constamment rapporté dans la presse que les agriculteurs ne veulent pas payer davantage. Cela donne l'impression que les agriculteurs sont entêtés et qu'ils n'ont qu'une vague compréhension de la situation. Au contraire, le S.N.C. a toujours défendu le Nid-de-Corbeau comme étant une question communautaire et nationale. Ce à quoi nous nous opposons est un transfert direct d'argent de l'agriculteur aux chemins de fer au détriment des communautés.

M. Pépin a déclaré que la tarif du Nid-de-Corbeau était le dernier obstacle à la construction de nouvelles voies ferrées. Étudions donc certains faits donnés par Statistique Canada. En 1965, le transport du grain de l'Ouest à Vancouver représentant 2,9 millions de tonnes, soit 43,3 p. cent du transport des marchandises. En 1980, il était de 4,2 millions de tonnes mais seulement 18,2 p. cent du transport des marchandises. Pour 1990, on prévoit 8,9 millions de tonnes, soit seulement 11,1 p. cent du transport des marchandises. Comment est-ce qu'une aussi faible proportion peut être un tel fardeau pour le réseau? Le CP a les moyens d'acheter (Dominion Bridge) pour un milliard de dollars, mais ne peut se permettre le taux actuel du Nid-de-Corbeau?

M. Pépin a déclaré que les chemins de fer devaient recevoir une juste indemnisation pour ce service. Qu'est-ce qu'une juste indemnisation et qui en décide? A notre avis, les chemins de fer ont été largement indemnisés par les octrois de terres sur lesquelles des villes ont été bâties, par les mines de charbon et par les subventions.

La construction d'un chemin de fer était essentielle à la colonisation de l'Ouest et l'est encore aujourd'hui. Le chemin de fer a comme objectif la maximisation des profits et, en même temps, le monopole du transport du grain. Le résultat inévitable d'une telle situation ne peut être que l'exploitation des producteurs agricoles par des sociétés intéressées

uniquement aux profits. La seule solution valable serait la propriété du réseau de transport ferroviaire, de manière à offrir un service essentiel au peuple canadien et non des profits sans cesse croissants à quelques heureux élus.

Il est prouvé que le CP a bâti un empire à partir des terres et des concessions qui lui ont été accordées par le peuple canadien en échange du transport du grain au tarif du Nid-de-Corbeau à perpétuité. Ces entreprises ne peuvent pas être séparées, bien qu'elles l'aient été techniquement. De tels profits découlent de ces entreprises que les pertes supposées dans le transport du grain deviennent négligeables. Nous sommes convaincus que si les tarifs de la Passe du Nid-de-Corbeau sont modifiés, toutes les terres et les concessions que possède le CP devraient devenir la propriété du peuple canadien sans indemnisation.

Les modifications au Nid-de-Corbeau ne pourront qu'accélérer la centralisation de la production agricole et sonner le glas des communautés rurales. La disparition de la situation concurrentielle qu'occupent les agriculteurs de l'Ouest sur le marché international en serait la cause.

Une autre préoccupation importante est que si les tarifs variables sont permis, toute la carte devra être redessinée. Quelques embranchements avec les voies ferrées américaines et tout le mouvement du grain pourrait être détourné vers le sud. C'est du continentalisme et certainement pas dans l'intérêt de la majorité des Canadiens. Le tarif du Nid-de-Corbeau fait partie de l'unité nationale et ne peut être négocié.

Le projet de loi C-155 ne présente aucun avantage pour les agriculteurs ou le peuple canadien. Les seuls bénéficiaires de ce projet seront les chemins de fer et le prix à payer pour leur satisfaction est bien trop élevé.

Nous vous remercions d'avoir pris ce mémoire en considération et nous espérons que vous comprenez les graves conséquences que le projet de loi C-155 aura sur toute l'économie canadienne.

Respectueusement présenté
par la section 620
du Syndicat national des
cultivateurs

UN CONSENSUS EST ATTEINT

Le ministre des Transports, Jean-Luc Pépin, a dirigé l'attaque contre le tarif du Nid-de-Corbeau au cours des deux dernières années. Lorsque ses manoeuvres sont parvenues à faire adopter au pool du blé de la Saskatchewan une position en faveur de la modification du Nid-de-Corbeau, il a carrément annoncé qu'un consensus avait été atteint en faveur du changement.

En février 1981, le district 2 du S.N.C. a effectué un sondage scientifique au sujet du Nid-de-Corbeau. Les répondants pouvaient choisir entre les trois principales propositions, celles du W.A.C., de la coalition des produits marchands, des rétentionnistes ou faire une autre suggestion.

Le sondage a été mené auprès de 20 municipalités choisies au hasard et s'adressait à tous ceux qui étaient engagés dans la production agricole et qui avaient plus de 18 ans. Le taux des répondants était de 82,7 p. cent.

Des 1 175 agriculteurs consultés, 79,9 p. cent d'entre eux étaient en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau, de la nationalisation du CP et de l'opération des deux chemins de fer en tant que service public. D'autres, au nombre de 51, étaient simplement en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau.

Aussi peu que 3,8 p. cent acceptaient la proposition de la coalition des produits marchands et 9,2 p. cent celle du W.A.C.

En effet, le consensus est atteint - Conserver le Nid-de-Corbeau et opérer les chemins de fer dans l'intérêt public.

P.S. En août 1981, les trois pools des Prairies ont commandé un sondage par téléphone pour connaître l'opinion des agriculteurs. La question sur les tarifs du transport des marchandises a été posée comme suit: «Il est temps que les tarifs de transports des marchandises soient augmentés pour encourager les chemins de fer à améliorer le réseau.» Sur les 94 p. cent des gens qui avaient une opinion, 53 p. cent étaient en désaccord ou fortement en désaccord. En Saskatchewan, 65 p. cent étaient en désaccord, dont la majeure partie fortement en désaccord.

APPENDICE «TRPT-218»

Les membres de la section locale 636 de la région de l'Union nationale des agriculteurs présentent ce mémoire parce qu'ils craignent que l'abolition du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau n'entraîne la ruine de leurs exploitations agricoles.

Carl Snavelly a reconnu que l'«Union nationale des agriculteurs est l'organisation agricole canadienne la plus capable d'évaluer les conséquences de la réforme du Nid-de-Corbeau». Or, ces conséquences comprennent non seulement une augmentation des taux de fret, mais aussi l'adoption de tarifs variables et la réduction des pouvoirs de la Commission du blé.

Les marges bénéficiaires des agriculteurs sont de loin inférieures (lorsqu'elles existent) à celles des sociétés de chemin de fer. L'augmentation des taux de fret risque d'être un coup fatal porté aux exploitations agricoles familiales. Selon M. Snavelly, «le progrès technologique allant à l'encontre des exploitations familiales, certaines d'entre elles seront appelées à disparaître». Nous ne voulons pas de cela, ni pour nous, ni pour nos voisins, ni pour tous les agriculteurs qui se sont efforcés de préserver leur exploitation et qui ont le droit de jouir du mode de vie qu'ils préfèrent, et de le préserver pour les générations futures.

A cause des tarifs variables, certains élevateurs devront fermer, nous devrons nos produits sur de plus longues distances avec de plus gros camions, ce qui augmentera les coûts d'entretien du réseau routier, et tous ces éléments constitueront un fardeau pour l'agriculteur.

Si l'on réduit les pouvoirs de la Commission canadienne du blé, nous reviendrons au système de commercialisation anarchique qui existait auparavant. Les petits exploitants, et ceux qui sont éloignés des élevateurs, seront les perdants de cette évolution, puisqu'ils auront moins facilement accès aux élevateurs et devront baisser leurs prix.

Des sommes considérables disparaîtront des collectivités de la Saskatchewan, et certaines de celles-ci seront rayées de la carte. En multipliant par 6 le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, la seule ville de Swift Current perdra plus de 3 millions de dollars en un an. Lorsque nous avons interrogé les hommes d'affaires de Swift Current, ils nous ont tous affirmé qu'ils approuvaient le tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Presque tous ont acheté et exposé nos affiches, pour témoigner de l'appui qu'ils nous accordent.

Les Coopératives fédérées, l'Association des municipalités rurales de Saskatchewan, le Syndicat des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce, sont trois des nombreux organismes représentant la population de la Saskatchewan qui ont adopté des résolutions recommandant le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

En qualité de membres du Groupe du blé de la Saskatchewan, nous devons mentionner que nous ne comprenons pas la décision du conseil d'administration de ce Groupe d'autoriser la réforme du Nid-de-Corbeau. Nous devons absolument «CONSERVER LE NID-DE-CORBEAU», qui est notre seule protection contre les actions prédatrices des sociétés de chemin de fer.

CONSEQUENCES DE LA PERTE DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU

POUR LES PRODUCTEURS

Un quartier de terres (à demi ensemencé) de blé.
80 acres x 30 boisseaux de l'acre = 2 400 boisseaux.
Tarif du Nid-de-Corbeau: 13,5 ¢ le boisseau.

COUTS DE TRANSPORT

<u>Quartiers</u>	<u>Tarif du Nid-de-Corbeau</u>	<u>Tarif du Nid-de-Corbeau x 6</u>
1	324,00 \$	1 944,00 \$
5	1 720,00 \$	9 720,00 \$
10	3 240,00 \$	19 440,00 \$

POUR LES ENTREPRISES DE LA REGION DE SWIFT CURRENT

Le tarif du Nid-de-Corbeau est de 4,95 \$ la tonne.

	<u>Tonnes expédiés en 81-82</u>	<u>Tarif du Nid-de-Corbeau</u>	<u>Tarif du Nid-de-Corbeau x 6</u>
Swift Current	103 000	509 850 \$	3 059 100 \$
Waldeck	33 000	163 350	980 000
Rush Lake	30 000	148 500	891 000
Wymark	22 000	108 900	653 000
Success	44 000	217 800	1 306 800
TOTAL	<u>232 000</u>	<u>1 148 000</u>	<u>6 890 000</u>

Cela signifie que les agriculteurs de la région auraient 5 742 000 \$ DE MOINS à dépenser dans la région, soit l'équivalent, chaque année, de:

478 véhicules de 12 000 \$

95 tracteurs de 60 000 \$

71 maisons de 80 000 \$

ou 229,689 pantalons ou chemises de 25 \$.

1 914 familles perdraient 3 000 \$ chaque.

Le «TARIF COMPENSATOIRE PRÉVUE» d'ici 1990-91 serait de 44,83 \$ la tonne, soit 9,1 fois le tarif du Nid-de-Corbeau ce qui correspond à une augmentation de 910 %.

Union nationale des agriculteurs
Section local no 636, Région 6
L. Elsie Rayner
Président

APPENDICE "TRPT-219"

(TRADUCTION)

(DACTYLOGRAPHIE D'UNE LETTRE MANUSCRITE)

Le 18 juillet 1983

Section 650 du
Syndicat national des cultivateurs
Région du Prince Albert
(Saskatchewan)

Voici les résultats d'un sondage effectué à l'échelle locale dans le cas de neuf points de livraison d'élévateurs à grain: 1352 détenteurs de permis ont livré 6 795 800 boisseaux de grain, alors que le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été d'environ 951 000 \$ et le coût moyen pour chaque producteur était de 700 \$. Si le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est cinq fois plus élevé pour les producteurs de la région et atteint 4 755 000 \$ ou que le coût moyen par producteur est de 3 517 \$, la région ou la collectivité doit supporter un coût accru de 3 804 000 \$ et le producteur un coût de 2 817 \$ sur son revenu moyen, alors qu'avec le prix actuel du grain et sans augmentation du tarif de transport, les producteurs connaissent déjà une situation difficile.

Nous, producteurs, ne pouvons accepter une autre baisse de nos recettes en raison des conditions de faillite déjà existantes.

Nous estimons qu'il n'est ni possible ni responsable d'imputer ces frais au consommateur parce que ce sont encore les démunis et les chômeurs qui seraient pénalisés.

Le Trésor est le mieux placé pour faire face à des conditions économiques variables. Pour les producteurs, autre secteur de l'économie, une grande partie des céréales est exportée et vendue à un prix raisonnable pour l'acheteur et en retour des biens sont achetés pour garantir la balance commerciale; un tarif protégé désavantagerait-il injustement les producteurs? (Aucun changement dans le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau - subventions versées aux compagnies ferroviaires). Bien des questions pourraient être posées au sujet des fonds que les compagnies ferroviaires recueilleraient dans la communauté pour les investir ailleurs. etc.

P.S. Des auditions devraient être tenues dans plus de localités.

Le président de la section 650

Clem Tuiorzynski
C.P. 1353
Prince Albert (Saskatchewan)
S6V 5S9

APPENDICE "TRPT-220"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
LORS DES AUDIENCES DE REGINA
SUR LE
BILL C-155

UNION NATIONALE DES AGRICULTEURS
DISTRICT 6, RÉGION 6

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES LORS
DES AUDIENCES DE REGINA AU SUJET DU BILL C-155.

Membres du Comité, je vous présente ce mémoire au nom du District 6, Région 6 (province de Saskatchewan) de l'Union nationale des agriculteurs, dans l'espoir que votre gouvernement reviendra sur son projet de réforme du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le District 6 couvre une région située entre les fleuves Saskatchewan du Nord et Saskatchewan du Sud, délimitée à l'Ouest par l'Alberta et à l'Est par une ligne nord-sud tracée à environ 40 milles à l'Ouest de Saskatoon. En gros, le district englobe 20 000 milles carrés. Il s'agit d'une région céréalière importante pour la Saskatchewan, qui regroupe les zones de production bien connues de Rosetown et de Knidersley-Elrose. Les zones nord et est du district sont également des zones importantes d'élevage du bétail.

Notre organisation joue traditionnellement le rôle de branche éducative du mouvement agricole. Nous avons donc étudié de très près le problème du Nid-de-Corbeau, ainsi que ses conséquences financières. À l'origine, nous nous demandions ce qui arriverait aux agriculteurs si le tarif du Nid-de-Corbeau était modifié. Cependant, plus nous avons poussé notre analyse, plus nous avons constaté qu'il était inutile de le modifier.

Il y a trop longtemps que les agriculteurs de la Saskatchewan vivent à côté des voies ferrées et des propriétés foncières du CP pour ne pas avoir constaté l'incapacité flagrante de cette société en matière de gestion. Nous avons tous vu des voies ferrées non réparées, des terres non cultivées

pendant des années, des trains arrivant dans les gares à des heures où personne ne pouvait s'y rendre, et des wagons "perdus" sur des voies de détournement en pleine campagne. Croyez moi, si nous avions géré nos fermes comme le CN et le CP ont géré les chemins de fer, il y a longtemps que nous serions devenus des salariés.

Maintes études ont montré que les sociétés de chemin de fer n'ont jamais perdu d'argent à cause du transport des grains. Les chiffres ci-dessous, repris du livre "To Kill The Crow" de John Gallagher, montrent qu'elles ont fait des profits pendant les cinq dernières années.

Tableau Sept
Résultats financiers sur cinq ans
1981 1980 1979 1978 1977
(en milliers de dollars)

Revenus	12 336 266	9 984 546	8 177 779	6 724 540	4 899 048
Bénéfices nets					
CPR	127 168	121 595	108 737	75 945	65 189
CP Air	(22 781)	2 853	13 120	19 998	3 340
CP Maritimes	43 782	52 360	26 320)	(8 654	(10 730)
CP Camions	5 466)	(1 527	(1 861)	2 158	1 183
Soo Line	23 008	23 076	17 799	14 815	11 151
CP Communic.	4 936	4 955	6 005	2 979	2 602
Divers	16 993	16 898	3 527	8 011	(2 875)
CP Entreprises	287 007	362 947	334 495	234 534	170 002
Bénéfices avant poste extraord.	485 579	583 157	508 142	348 786	239 862
Poste extraord.	-	-	-	-	7 166
Bénéfices nets*	485 579	583 157	508 142	348 786	247 028
Actif net	16 330 185	13 038 501	11 002 393	9 255 931	7 631 385

* Tous les chiffres correspondant aux "bénéfices nets" reflètent des "profits" après paiement de tous les impôts et de toutes les dépenses.

L'Union nationale des agriculteurs a préparé une documentation complète sur la manutention des grains à tous les points de livraison des Prairies, en 1980-81. Pour le District 6, le tonnage total a atteint 1 942 600 tonnes métriques. Au tarif de 5 fois le Nid-de-Corbeau, les pertes correspondantes, uniquement pour ce district¹, s'élèvent à 41 749 700 \$ par an. Il n'est donc pas surprenant que les agriculteurs se battent avec acharnement pour maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. On a calculé que d'ici 1990 la réforme coûterait aux agriculteurs 300 \$ par camion de céréales, uniquement pour le fret². Dans un discours prononcé à Cut Knife, en Saskatchewan, M. Henry Ropertz, du ministère fédéral des Finances, a affirmé que l'agriculteur qui paie aujourd'hui 13 ¢ le boisseau pour expédier ses céréales paiera 72 ¢ le boisseau au début de la prochaine décennie. À ce moment là, l'agriculteur paiera environ 60 % du coût réel de transport des grains, le gouvernement assumant le reste. Le gouvernement fédéral a déjà investi 400 millions de dollars dans le programme de remise en état des embranchements des Prairies, et s'engage à investir 670 millions de dollars supplémentaires pour en assurer l'achèvement³.

Voici un tableau du ministère des Transports résumant les prévisions en matière d'exportation, explicitant clairement le problème actuel.

EXPORTATIONS (en millions de tonnes)

	<u>1980 (chiffres réels)</u>	<u>1985 (chiffres prévus)</u>
Charbon	14,1	39,9
Grains	10,0	15,0
Soufre	5,4	6,5
Potasse	3,6	5,9
Autres	<u>11,5</u>	<u>13,7</u>
	44,6	81,0

Apparemment, les sociétés de chemin de fer auront besoin d'un réseau considérablement amélioré pour répondre aux besoins futurs de l'industrie du charbon. Cependant, selon un article de John Schreiner⁴, l'amélioration de ce réseau ne sera pas nécessaire pendant plusieurs années après 1985, étant donné que la récession mondiale a entraîné une chute brutale de nos exportation de charbon. Pourquoi donc une telle insistance à vouloir modifier le tarif du Nid-de-Corbeau? Pourquoi faire des agriculteurs les boucs émissaires des entreprises de charbon?

Dans le même article, M. Schreiner affirme ce qui suit: "Dirigé par les chefs d'entreprises charbonnières des provinces de l'Ouest, le Groupe d'étude a joué un rôle crucial pour stimuler la réforme des taux de fret datant de 1897. Selon un fonctionnaire fédéral qui a pu observer le processus, ce groupe de pression a été le plus efficace qu'il ait jamais vu". Comment les agriculteurs, organisés ou non, pourraient-ils faire concurrence à un groupe de pression financé par des sociétés aussi riches que le CP? De toute façon, pourquoi devrions-nous faire des pressions? N'est-ce pas à l'égard des citoyens, et non pas des grandes entreprises, que le gouvernement du Canada a des responsabilités?

Les collectivités des Prairies ont parfois des difficultés à saisir l'importance des changements économiques qui résulteront de ce projet de loi. Dans ma propre collectivité de Cut Knife, nous perdrons 2,6 millions de dollars par an. Comment veut-on qu'une aussi petite ville résiste à la perte d'une telle somme, ou même du quart de cette somme? Nous vous

demandons donc, à vous qui exercez le pouvoir, de vous en servir pour protéger les citoyens et non pas les grandes sociétés.

Avec mes respects,
Vilda M. Laing,
Directeur de district, U.N.A.

NOTES

1. Dossiers de l'Union nationale des agriculteurs sur la manutention des grains.
2. Henry Ropertz, ministère des Transports.
3. Christopher Waddell. "The Nation's Business", 12 février 1983.
4. John Schreiner: "The Nation's Business", 12 février 1983.

APPENDICE «TRPT - 221»

MEMOIRE

AU

groupe de travail sur l'incidence du
projet d'amélioration du transport du grain de l'Ouest sur
l'agriculture de l'est du
Canada

PAR LA

FÉDÉRATION ONTARIENNE DE L'AGRICULTURE

Le 14 octobre 1982

La Fédération ontarienne de l'agriculture est heureuse d'avoir l'occasion de présenter son point de vue sur le projet d'amélioration des transports du grain de l'Ouest. La Fédération est convaincue qu'il importe de trouver une solution au problème du tarif du Nid-de-Corbeau. Cette solution doit toutefois être équitable et doit offrir des bases solides pour le règlement à long terme et permanent des différends qui ont mené au projet d'amélioration. Notre participation au débat témoigne de notre volonté de voir la question du tarif du Nid-de-Corbeau traitée à l'échelle nationale.

Nous tenons à préciser dès le départ que, pour nous, le tarif du Nid-de-Corbeau constitue un problème de réglementation et non pas un problème de subventions agricoles. A l'origine, le tarif du Nid-de-Corbeau faisait partie d'une entente entre le gouvernement fédéral et les chemins de fer, aux termes de laquelle les chemins de fer, en contrepartie de terres et d'argent, acceptaient de transporter le grain à un tarif réglementé. Le tarif du Nid-de-Corbeau a été avantageux pour les chemins de fer jusqu'à un moment donné à la fin des années 1950. Ce n'est que lorsque les coûts des chemins de fer ont commencé à être supérieurs aux recettes du transport du grain au tarif du Nid-de-Corbeau que ce tarif est devenu véritablement une subvention au transport du grain.

Le fait que le tarif du Nid-de-Corbeau soit devenu à proprement parler une subvention aux céréaliculteurs de l'Ouest au cours des 25 dernières années a complètement modifié l'affectation des ressources, au sein des Prairies elles-mêmes et entre les Prairies et le reste du Canada. On a déjà beaucoup parlé de l'incidence du tarif du Nid-de-Corbeau sur l'utilisation des ressources dans les Prairies. Il ne semble pas, cependant, qu'on ait examiné avec autant de soins les rapports qui existent entre l'Est et l'Ouest.

Pour nous, la solution du problème du tarif du Nid-de-Corbeau devrait viser avant tout à indemniser les chemins de fer des frais de transport du grain à un tarif réglementé. Le but ne devrait pas être de subventionner de plus en plus l'agriculteur de l'Ouest. A notre avis, toute solution adoptée devrait respecter les principes fondamentaux suivants: (1) les coûts ne doivent pas être trop élevés pour les contribuables, c'est-à-dire que l'on doit trouver une solution économique, (2) les modifications économiques résultant de la réaffectation des ressources doivent être graduelles et (3) la solution doit être permanente. Il ne faut pas que la réforme actuelle en arrive à être considérée dans l'avenir comme inadéquate et injuste.

Notre analyse des recommandations de Gilson porte sur trois aspects essentiels: (1) leur incidence sur le caractère concurrentiel des éleveurs de l'Ontario par rapport à leurs homologues de l'Ouest, (2) les coûts pour les contribuables de la mise en oeuvre des recommandations de Gilson et (3) la permanence politique de la solution à la question du tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous avons également examiné la proposition des syndicats du blé (WREF)--(1) en ce qui a trait aux trois points énoncés ci-dessus. Nous présentons en outre nos réserves relativement au document du groupe de travail traitant des répercussions possibles sur l'agriculture de l'Est. Enfin, nous faisons part de nos propres recommandations pour la résolution du problème du tarif du Nid-de-Corbeau.

La concurrence Est - Ouest

Le versement au producteur d'une partie plus importante de la subvention du Nid-de-Corbeau, ajouté à l'augmentation de la participation du producteur aux frais des chemins de fer, a pour effet de favoriser considérablement l'éleveur de l'Ouest en ce qui a trait au grain de provende. Si l'on examine les augmentations de frais de 8% et de 6% proposées par Gilson, les producteurs de porc de l'Ouest pourraient en 1999-2000 bénéficier d'un avantage de 12 cents la livre dans le coût des provendes, après transport. Les producteurs de boeuf pourraient jouir d'un avantage de près de 13 cents la livre de grain. Si, par ailleurs, dans le rapport Gilson, l'on a sous-estimé l'augmentation des coûts, ces avantages seront encore plus importants. Avec une augmentation de 10% des coûts, les producteurs de porc de l'Ouest bénéficieraient d'un avantage de 22,5 cents et les producteurs de boeuf d'un avantage de près de 24 cents. Ces chiffres sont suffisamment importants pour neutraliser l'effet de l'inflation.

TABLEAU I

Avantages supplémentaires relativement au cout des provendes d'ici
1999-2000, avec l'augmentation des couts

	8 et 6%	8% - \$/tonne -	10%
Grain de provende	56,64	73,84	104,41
		- cents -	
Porc (à la livre transportée)	12,1	15,6	22,5
Boeuf (à la livre d'engraissement)	12,8	16,8	23,7
Oeufs (à la douzaine)	6,9	8,9	12,6
Poulets de grill (à la livre)	3,7	4,8	6,8
Hypothèses: 4,74 livres de grain par livre de porc transportée, 135 livres transportées par porc			
5 livres de grain par livre d'engraissement du boeuf, 500 livres d'engraissement			
2,66 livres de grain par douzaine d'oeufs			
1,44 livres de grain par livre de poulet			

(1) Note du traducteur:

WREF - Western Feed Grain Rate Equalization Fund.
Caisse de stabilisation des tarifs de transport pour
les céréales fourragères de l'Ouest.

Il est difficile de préciser exactement quelles répercussions aura cet avantage dans le prix du grain sur l'agriculture de l'Est. Nous sommes persuadés, en tout cas, que la production de boeuf dans l'Est ne ferait que stagner. Le prix de notre boeuf serait constamment au prix plancher de l'exportation car des prix supérieurs encourageraient les producteurs de l'Ouest à envoyer leurs produits dans l'Est plutôt que dans le Sud. La situation serait encore plus mauvaise si les changements devaient entraîner la régression de notre industrie du bétail. Quoi qu'il en soit, il est sûr que l'industrie du bétail de l'Est serait désavantagée par rapport à l'Ouest en ce qui a trait aux revenus. L'industrie du bétail de l'Ouest y gagnerait la stabilité étant donné qu'une plus grande marge de manoeuvre concernant les grains assure une meilleure protection contre la chute des prix et la hausse des coûts. Notre industrie, au contraire, au lieu de se stabiliser pourrait se trouver compromise si elle devait garder ses prix au prix plancher de l'exportation.

On n'a pas encore examiné avec suffisamment de sérieux la question du comportement de l'offre de la part de l'industrie du bétail de l'Ouest. Si l'on se fie à l'expérience passée, et aux modèles quantitatifs relatifs au bétail et au grain, l'on sait que la production des éleveurs et des céréaliculteurs fluctue en fonction du prix des produits. La révision du tarif du Nid-de-Corbeau suivant les recommandations de Gilson entraînerait à coup sûr une baisse permanente du prix du grain. Il est évident que la réaction du producteur serait dans ce cas bien différente que si on laissait les prix fluctuer en fonction du marché. Les lois du marché continueront évidemment à faire fluctuer les cours du grain mais, pour l'éleveur des Prairies, ces fluctuations n'auront pas la même signification.

Les études prévisionnelles, comme celle préparée par le groupe de travail sur l'incidence de l'amélioration du transport du grain de l'Ouest sur l'agriculture de l'est du Canada, ont, semble-t-il, négligé de tenir compte de la loi américaine sur l'importation de la viande. Bien que cette loi s'applique à la viande et non au bétail sur pied, elle risque d'avoir de fortes répercussions sur l'exportation du bétail de l'Ouest. Dans les années où la loi sur l'exportation de la viande serait appliquée, le boeuf de l'Ouest n'aurait guère comme débouché que le reste du Canada. Ce surcroît de production de l'Ouest envahissant le marché de l'Est aurait des conséquences sur les prix. L'envahissement des marchés de l'Est par le boeuf de l'Ouest aurait pour conséquence de maintenir les prix de l'Ontario au prix plancher de l'exportation plutôt qu'au prix plafond de l'importation, comme c'est le cas actuellement, ou presque.

Le groupe de travail déclare dans son document que «...même si la production du boeuf de l'Ouest canadien connaît à long terme une augmentation importante, suite de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, cette augmentation n'aura qu'une incidence relativement faible sur l'ensemble de l'offre en Amérique du Nord (et, partant, sur le prix du bétail)». Cette affirmation est peut-être juste sur le plan global. Mais si une quantité importante de boeuf de l'Ouest est destinée à certains marchés bien précis, il est probable que les éleveurs

américains qui alimentent actuellement ces marchés chercheront à les protéger. Les éleveurs canadiens se retrouveraient dans ce cas en concurrence avec les éleveurs américains dans le marché du boeuf de premier choix. Cette concurrence serait plus néfaste que celle des importations océaniques de boeuf de deuxième choix. Avec la loi sur l'importation de la viande suspendue comme une épée Damoclès, il serait irréaliste de croire que l'exédent de boeuf canadien pourrait trouver facilement à s'écouler sur les marchés américains.

La production du porc serait également affectée par la baisse du prix des provendes. A vrai dire, l'avantage serait encore plus grand puisque le porc consomme relativement plus de grain que le boeuf de boucherie. Il est probable que l'Ouest enlèverait alors à l'Ontario et au Québec une partie de leurs marchés d'exportation. Actuellement, l'Ontario n'est pas un très gros exportateur de porc mais avec le rapport Gilson ses possibilités de croissance dans ce domaine sont pratiquement nulles.

Le groupe de travail affirme dans son document que «sans une modification du tarif du Nid-de-Corbeau, par exemple, la production de porc de l'Ouest pourrait continuer à baisser». Bien que l'Ouest ait perdu une part du marché, la production de porc dans les Prairies est encore avantageuse. La production a baissé depuis les sommets atteints en 1970-1974, époque où l'exédent de grain des Prairies a fait chuter les prix. En réalité, l'expérience acquise depuis dix ans nous montre que la production de l'Ouest est très sensible au prix du grain et que les cultures céréalières sont relativement plus profitables que l'élevage du porc.

Les inconvénients présentés par les recommandations de Gilson n'ont pas tous une portée égale dans l'Est. Par exemple, il est possible qu'une augmentation de la production du boeuf dans l'Ouest entraîne une augmentation du prix du veau dont pourraient bénéficier nos éleveurs de génisses. En revanche, cette augmentation jouerait au détriment des engraisseurs de fin de ligne dont la marge serait réduite en ce qui concerne les grains et qui auraient donc de la difficulté à affronter une baisse des prix ou une hausse des coûts.

On ne peut écarter, par ailleurs, la possibilité que les recommandations de Gilson, une fois mises en oeuvre, fassent augmenter la production ontarienne de grain de provende. D'après le rapport Gilson, on peut prendre comme hypothèse que les éleveurs des Prairies utiliseront davantage l'orge de l'Ouest et que les céréaliculteurs auront tendance à produire moins d'orge au profit de cultures plus payantes, comme le blé. La production ontarienne pourrait donc augmenter pour remplacer le grain de l'Ouest à destination du Québec et des Maritimes. Malheureusement, nous pensons que le système actuel de commercialisation du grain de provende en Ontario comporte des limites qui nous empêcheraient de tirer pleinement parti de ces possibilités. Nous ne savons pas, pour l'instant, s'il serait profitable ou possible de développer considérablement l'industrie du grain de l'Ontario.

Les recommandations des syndicats du blé n'offrent pas une solution très différente. Cette solution aurait cependant une incidence plus immédiate étant donné qu'elle prévoit le versement des indemnités aussitôt que la solution aura été mise en oeuvre, par opposition à la méthode par étapes préconisée par Gilson. Dans le cas des recommandations de Gilson, la stimulation de l'industrie du bétail de l'Ouest se fait indirectement--au moyen de la baisse des prix du grain de provende dans les Prairies. Dans la solution des syndicats du blé, la stimulation de l'industrie du bétail de l'Ouest est en partie indirecte (par la baisse du prix du grain) mais également en partie directe, sous forme de subventions à la production. Ainsi, cette solution stimulerait davantage la production des éleveurs de l'Ouest que les recommandations de Gilson.

TABLEAU II WREF COMPARE A GILSON

	1982-1983	1990-1991	1999-2000
Baisse relative du prix du grain des Prairies avec le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau		- \$/tonne -	
-- Gilson	--	30,34	56,64
-- WREF	--	9,76	30,46
Subventions aux éleveurs			
-- Gilson	--	--	--
-- WREF	11,17	15,25	19,39
Évolution des avantages de l'Ouest relativement au grain			
-- Gilson	--	30,34	56,64
-- WREF	11,17	25,01	49,85

Remarque: Les chiffres du tableau s'inspirent des prévisions de Gilson. Ils ne tiennent pas compte de l'effet secondaire de la contribution des expéditeurs de grain au WREF.

Nous sommes conscients que l'élevage de l'Ouest connaîtra une expansion avec le temps grâce aux avantages historiques conférés par le transport réglementé du grain. Il ne serait pas raisonnable que les agriculteurs de l'Est essaient d'empêcher cette tendance. Ce qui nous inquiète, toutefois, c'est la vitesse avec laquelle les changements se produiront et la façon dont ils seront réalisés. De toute évidence, il serait préférable que les producteurs de l'Est aient à faire face à des changements graduels pour qu'ils aient le temps de s'adapter.

Ils auraient également le temps d'évaluer l'étendue des répercussions de manière à faciliter la période de transition. En principe, les éleveurs de l'Ouest devraient bénéficier d'un tarif préférentiel sur le prix du grain à condition que l'augmentation des frais de transport soit assumée par les

producteurs de grain. La proposition WREF, qui prévoit des versements directs aux éleveurs de l'Ouest, est tout à fait inacceptable. Le niveau de production ne se ferait plus en fonction de l'offre et de la demande, mais serait directement lié au désir de continuer à recevoir par la poste un chèque garanti. Les éleveurs de l'Est ne peuvent absolument pas accepter une telle solution.

Fardeau des contribuables

Sur la question du fardeau des contribuables, les recommandations de Gilson n'établissent aucun plafond, de sorte que les coûts risquent d'augmenter considérablement. Étant donné que Gilson prévoit de faire assumer les coûts conjointement par les céréaliculteurs et l'État, toute augmentation des tarifs supérieure aux prévisions entraînerait donc des frais supplémentaires pour l'État. Si l'on prend les chiffres de 8 et de 6% proposés par Gilson pour l'augmentation des coûts, le fardeau de l'État serait de 744,7 millions de dollars en 1982-1983, de 932,1 millions en 1989-1990 et de 994,4 millions en 1999-2000, soit une augmentation de 33,5%. Mais si l'augmentation réelle des coûts à partir de 1982 se situait à 10%, les coûts seraient de 759,2 millions en 1982-1983, de 1,2 milliard en 1989-1990 et de 2,3 milliards en 1999-2000, c'est-à-dire une augmentation de 203,5%. Si Gilson se trompe dans son estimation des coûts, le fardeau des contribuables serait insupportable. Nous voudrions signaler qu'il est tout à fait vraisemblable que l'augmentation des coûts des chemins de fer soit supérieure à celle de l'économie en général étant donné l'ampleur des immobilisations prévues par les chemins de fer. Il n'est donc pas du tout irréaliste de prendre comme hypothèse de travail des chiffres plus élevés que ceux utilisés par Gilson.

TABLEAU III

Fardeau de l'Etat

Augmentation des coûts	1982-1983	1999-2000	Augmentation
	- en millions de \$ -		- % -
8 et 6%	744,7	994,4	33,5
8%	744,7	1478,5	98,5
10%	759,2	2304,9	203,5

Les recommandations de Gilson visant à établir la subvention du Nid-de-Corbeau en fonction du nombre d'acres aboutiraient à la création de ce qu'il appelle une "dilution des avantages", qu'il se propose de compenser partiellement par les versements de rajustement agricole. Cette méthode coûterait à l'État 305,1 millions de dollars à déboursier entre 1983-1984 et 1988-1989. On en a droit de se demander si une telle somme est nécessaire ou justifiée. En plus

de la protection temporaire offerte par les versements de rajustement, Gilson propose la création d'un fonds de stabilisation des tarifs ferroviaires. Le producteur assumerait un tiers des coûts de ce fonds tandis que l'Etat en assumerait les deux tiers. Le coût de ce projet n'a pas été calculé. Mais si la recommandation est acceptée, les céréaliculteurs de l'Ouest bénéficieront de deux régimes de stabilisation pour les protéger. La Loi actuelle de stabilisation concernant le grain de l'Ouest s'appuie sur un système de pourcentages. Les frais élevés de transport réduisent le pourcentage des producteurs, ce qui, pendant quelques années, entraînera le versement d'indemnités aux termes de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest. Le fonds de stabilisation des tarifs ferroviaires servirait à couvrir les frais de transport dépassant un pourcentage spécifique du prix du blé. Il est probable que chaque fois qu'un versement sera effectué à même le fonds de stabilisation des tarifs ferroviaires, il y aura également un versement aux termes de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, offrant ainsi une double indemnité. Ce type de protection semble quelque peu exagéré.

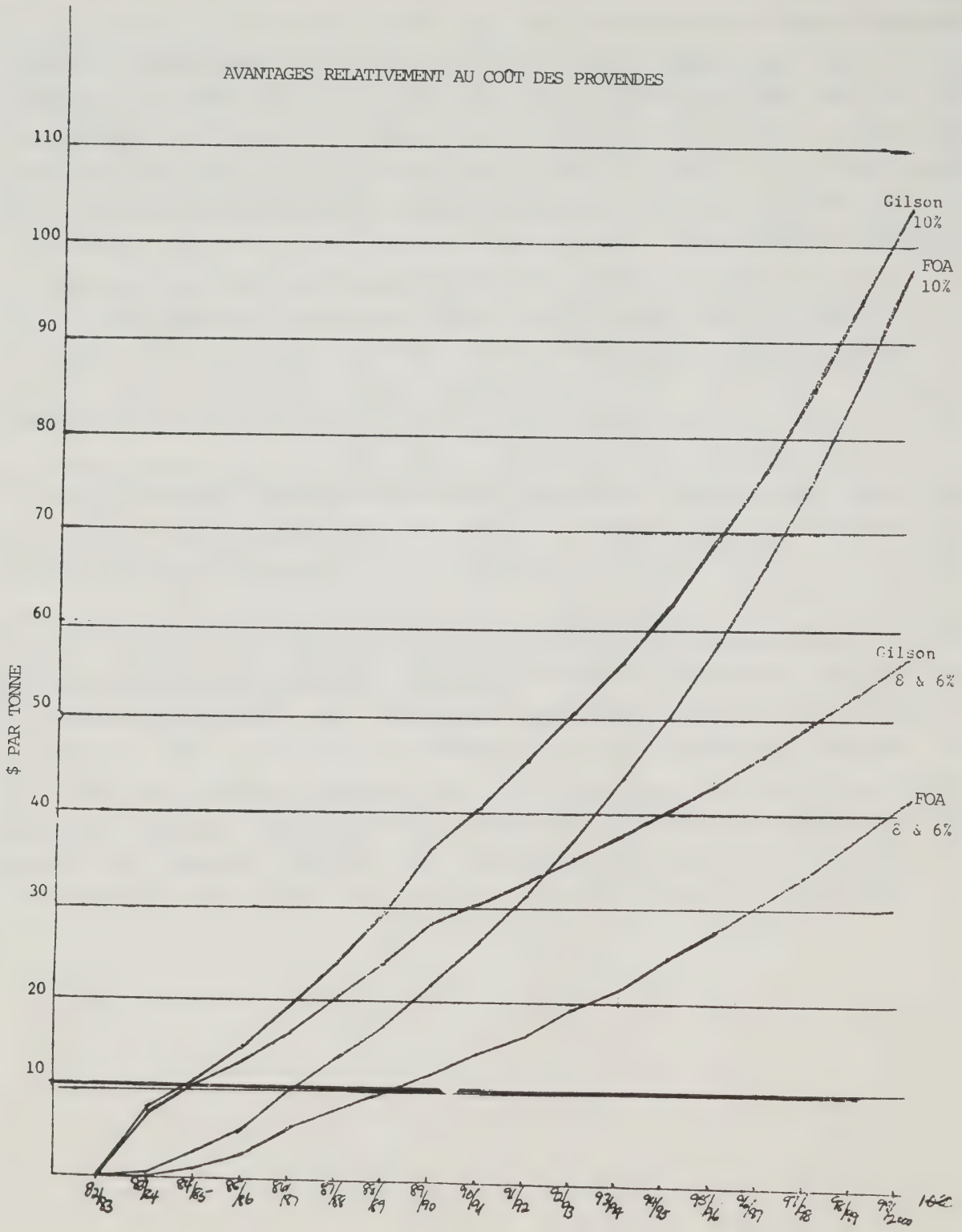
Le projet WREF est tout aussi onéreux pour l'Etat que les recommandations de Gilson car ce projet recommande le même partage des coûts avec l'Etat. Le coût de ce projet, de même que les indemnités directes injustifiées versées aux éleveurs, nous ont conduit à le rejeter en tant que solution au problème du tarif du Nid-de-Corbeau.

En plus d'être inutilement coûteuses, les recommandations de Gilson n'ont même pas l'avantage d'offrir une solution permanente. Les expéditeurs de grain auront à payer un maximum de 4,5% de l'augmentation annuelle des frais de transport. En revanche, les expéditeurs de produits secondaires seront tenus de payer la totalité des frais de transport. On peut donc prévoir pour l'avenir que même si le coût du transport du grain et celui des produits non réglementés évoluent en parallèle il y aura toujours un écart entre les deux. Ainsi, si les coûts des chemins de fer augmentaient à un rythme annuel uniforme de 8%, les expéditeurs de grain ne paieraient pas plus de 56,25% ($4,5/8$) du coût du transport du grain. Les éleveurs de l'Ouest finiraient encore une fois par s'élever contre l'injustice des «nouveaux tarifs du Nid-de-Corbeau».

RECOMMANDATIONS

Notre étude des recommandations de Gilson et du projet WREF a montré en quoi ces solutions sont inadéquates compte tenu des principes que nous jugeons essentiels. Nous avons dit que ces principes étaient (1) que le fardeau du contribuable ne devait pas être trop lourd, (2) que les changements économiques par l'affectation des ressources devaient se faire graduellement et (3) que la solution devait être permanente. Les recommandations que nous présentons respectent ces principes et visent à résoudre le problème du tarif du Nid-de-Corbeau:

1. Un plafond devrait être fixé pour les sommes que l'État doit engager au titre de la subvention du Nid-de-Corbeau. Le déficit de 1981-1982 a été établi à 644,1 millions de dollars. Les versements de l'État devraient se limiter à ce chiffre.
2. La subvention du Nid-de-Corbeau (644,1 millions de dollars) ne devrait être accordée que pour le transport du grain.
3. Toute augmentation ultérieure des coûts devrait être assumée par les producteurs de grain.
4. Si les trois premières recommandations étaient adoptées, il ne serait plus nécessaire de prévoir des versements de rajustement agricole.
5. Le fonds de stabilisation des tarifs ferroviaires ne semble pas être un complément nécessaire à l'actuel programme de stabilisation dont l'Ouest bénéficie. Le coût de ce programme n'a donc pas été inclus dans le calcul du montant qu'il en coûterait à l'État d'adopter les recommandations de Gilson. Ce programme devrait être éliminé.
6. Toute solution à la question du tarif du Nid-de-Corbeau aura pour effet d'accorder un avantage à l'élevage de l'Ouest. L'État devrait inclure des dispositions visant à aider les producteurs de l'Est au cas où pendant la période de transition cet avantage accordé à l'Ouest apporterait de graves perturbations dans l'agriculture de l'Est.



APPENDICE "TRPT-222"

22 juillet 1983

Le très honorable Pierre E. Trudeau
Premier ministre
Gouvernement du Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0S2

Monsieur le premier ministre,

Nous sommes heureux que votre gouvernement, avant l'adoption de l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau sur les tarifs de transport des marchandises, ait décidé que le Comité des transports de la Chambre des communes tiennent des audiences à travers le pays pour connaître les réactions face aux modifications proposées par le gouvernement. Nous saisissons donc cette occasion d'exprimer nos inquiétudes.

Nous sommes une entreprise de camionnage activement engagée dans le transport du grain de même que des récoltes spéciales, lesquelles, selon ce qui est proposé, tomberont sous la coupe de la nouvelle loi.

Dire que cette nouvelle loi, si elle est adoptée, nuira à nos affaires, est bien en dessous de la vérité. Nous prévoyons que non seulement notre propre entreprise, mais aussi celle de nos concurrents, et, encore plus profondément, les expéditeurs souffriront tant d'un point de vue économique que du point de vue des services offerts.

Les principales raisons de préoccupation sont les suivantes:

1. En plaçant les récoltes supplémentaires sous le Nid-de-Corbeau, le tarif sera maintenant subventionné. La subvention cependant ne sera payable qu'au chemin de fer, pas aux entreprises de camionnage. Par conséquent, l'expéditeur ne pourra se permettre de livrer autrement que par chemin de fer et de nombreuses récoltes spéciales, jusqu'à présent expédiées par camion, seront perdues pour l'industrie du camionnage.

Vous savez probablement qu'il y a quelques années une faible quantité seulement de grain était transportée par camion. Toutefois, en raison du fait que les chemins de fer étaient incapables d'offrir le service pour des raisons que nous ignorons, les expéditeurs et les producteurs se sont tournés vers l'industrie du camionnage. Il s'en est suivi que des entreprises, comme Paul's Hauling Ltd, ont investi des sommes d'argent considérables pour l'équipement et la main-d'oeuvre afin d'assurer le transport du grain. Ce moyen supplémentaire de transport a été extrêmement bénéfique, et j'oserais même dire absolument nécessaire, aux expéditeurs, aux producteurs et au public en général.

Quelles que soient les mesures que le gouvernement du Canada prenne pour subventionner le transport du grain par chemin de fer, l'effet immédiat et peut-être à long terme ne sera pas suffisant pour permettre aux chemins de fer de transporter tout le grain qui a été transporté jusqu'à maintenant.

Il est donc évident que la subvention que vous vous proposez de payer devrait être versée directement aux producteurs et non aux chemins de fer. Le producteur aura alors le choix quant au moyen de transport qu'il souhaite utiliser et ce sera aux chemins de fer et aux entreprises de camionnage de se faire concurrence pour obtenir ces affaires d'une manière qui entraînera le meilleur service possible au plus bas coût pour le producteur.

Tout en reconnaissant que votre principale préoccupation est d'assurer le moyen le plus efficace pour le transport du grain, je voudrais que vous ne perdiez pas de vue le fait que de nombreuses entreprises de camionnage pourraient être acculées à la faillite si le grain qu'elles ont transporté jusqu'à présent est transporté par les chemins de fer du fait que la subvention leur sera versée plutôt qu'aux entreprises de camionnage. Cela touchera tout particulièrement les entreprises de camionnage qui se sont spécialisées dans le transport du grain au détriment de toute autre marchandise.

2. Les économies qui ont pu être faites dans le passé à cause de la participation combinée des chemins de fer et des entreprises de camionnage dans le transport du grain seront maintenant perdues. Il ne sera dorénavant plus économique pour un expéditeur, qui avait recours aux entreprises de camionnage, de continuer à utiliser ce moyen de transport. La croissance de l'industrie du camionnage, grâce à une saine concurrence, sera entravée.
3. La politique du gouvernement, clairement établie dans la Loi nationale sur les transports, exige qu'un traitement égal soit accordé à tous les moyens de transport. Cependant, la loi proposée sur le Nid-de-Corbeau est contraire à cette politique car elle place l'industrie du camionnage dans une position inégale face à la concurrence.

En résumé, nous demandons donc au gouvernement de prendre en considération les modifications suivantes à la loi proposée.

- a) Que les récoltes spéciales, comme dans le passé, ne relèvent pas de la nouvelle loi sur le Nid-de-Corbeau.
- b) Que les subventions proposées soient versées aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer.

- c) Que le principe du traitement égal de tous les moyens de transport, tel qu'il est énoncé dans la Loi nationale sur les transports, soit maintenu dans la nouvelle loi.

Des copies de cette lettre ont été envoyées à plusieurs personnes et groupes dans l'espoir que les points que nous essayons d'établir reçoivent le plus d'attention possible de la part de tous ceux qui devront en fin de compte prendre la décision.

Respectueusement vôtre

Paul Albrechtsen
Président
PAUL'S HAULING LTD.

Copies conformes envoyées à:

L'honorable Jean-Luc Pépin
M. Robert Bockstael
Mme Santosh Sirpaul
L'honorable Howard Pawley
L'honorable Samuel Uskiw
L'honorable Pete Adams

M. Rolly Painchaud

Ministre des Transports
Député - St-Boniface
Greffier du Comité des transports
Premier ministre du Manitoba
Ministre des Transports du Manitoba
Ministre des Affaires municipales du
Manitoba
Président de l'Association du camionnage
du Manitoba

APPENDICE «TRPT-223»

Mémoire
présenté au
Comité permanent des transports de la Chambre des communes

par
LES FRERES PEDERSEN
Baldwinton (Saskatchewan)

le 19 juillet 1983

Nous sommes trois frères qui exploitons ensemble une ferme située près de Cut Knife, en Saskatchewan; nous comptons environ 240 hectares en culture et 470 colonies d'abeilles. Notre point de livraison est Baldwinton, où se trouve le bureau de poste.

Nous sommes membres du groupement du blé de la Saskatchewan, de la Fédération agricole de la Saskatchewan et de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, mais nous n'estimons pas que ces organismes nous représentent très bien. En particulier, nous rejetons la position du Groupement et de la Fédération sur la question du Nid-de-Corbeau.

Nous accueillons avec plaisir cette occasion qui nous est donnée de faire connaître nos vues sur la question du tarif du Nid-de-Corbeau, mais nous tenons d'abord à exprimer notre mécontentement à l'égard de l'époque de l'année et des endroits restreints choisis pour les audiences, de même qu'à l'égard de l'absence de publicité sur l'endroit, le jour et l'heure des audiences. Juillet et août ne sont pas des mois pendant lesquels la plupart des agriculteurs peuvent facilement trouver le temps de rédiger un exposé sur une question de portée aussi vaste que le Nid-de-Corbeau. Novembre aurait été un choix beaucoup plus indiqué si l'on était vraiment intéressé à recueillir les vues des agriculteurs. Choisir le mois d'août pour les audiences et les limiter à Regina pendant seulement trois jours et demi, cela élimine bon nombre d'agriculteurs qui auraient présenté un exposé si l'endroit avait été plus commode. Mais le point qui a assuré que très peu d'agriculteurs seraient entendus a été l'absence totale d'annonces dans les hebdomadaires ou à la radio sur les endroits, les jours et les heures des audiences et sur la forme qu'elles prendraient.

Les agriculteurs comme nous ont entendu parler de choses sur le fait que les chemins de fer doivent transporter le grain à un tarif vieux de 85 ans, mais on ne dit rien, semble-t-il, de l'absence d'augmentation des prix faits aux agriculteurs. Par exemple, en 1974, nous avons vendu le blé no 2 au prix initial de 3,47-1/4 \$ le boisseau à Baldwinton et avons reçu 0,82 \$ en paiement final (environ 157,60 \$ la tonne), tandis qu'en 1983, nous vendons le même blé no 2, 156,18 \$ la tonne, avec très peu d'espoir d'un paiement final. Pendant la même période, le coût du carburant est passé de 37,6 ¢ le gallon pour le carburant diesel et de 40,5 ¢ pour l'essence rouge en 1974 à 34,8 ¢ le litre pour le diesel et à 36,6 ¢ le litre pour l'essence en 1983. Le coût des autres intrants agricoles a augmenté à un rythme semblable.

Remontons maintenant dans l'histoire pour nous arrêter à certains moments choisis de la période pendant laquelle le tarif a été en vigueur. Veuillez noter que nous ne donnons pas de renvois aux sources utilisées dans le présent mémoire.

Le tarif est entré en vigueur en 1897 à la suite d'une entente intervenue entre le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique. C'était un accord de complaisance. Le Canadien Pacifique entendait construire la ligne du Nid-de-Corbeau de toute façon, pour avoir accès aux riches régions

minières du Sud-Ouest de la Colombie-Britannique, et le gouvernement allait devoir réglementer les taux du transport ferroviaire en raison des pressions politiques exercées dans l'Ouest. Le tarif qui a été convenu était probablement le plus élevé que toléreraient à l'époque les agriculteurs de l'Ouest. Quelques années après, il a fallu réduire le tarif convenu qu'en 1916 ou 1917. (Cela ramène l'âge du tarif actuel à moins de 70 ans). En 1919 et en 1920, les agriculteurs de l'Ouest recevaient environ 2,50 \$ le boisseau pour le blé, en comparaison de 4,25 \$ en 1983.

De 1929 à 1939, les agriculteurs ont reçu de 0,25 \$ à 0,75 \$ le boisseau pour le blé, mais les chemins de fer ont encore eu le même taux qu'ils recevaient quand le prix du blé était beaucoup plus élevé. Un prix payé pendant cette période que nous tenons à citer est ce que notre père a reçu la première année qu'il a exploité la ferme, en 1929. Il lui en a coûté 9 ¢ le boisseau pour battre le blé, 9c. pour l'entreposer jusqu'au printemps suivant afin d'en obtenir un prix censément supérieur, mais il n'a reçu que 27 ¢ le boisseau. Le chemin de fer a encore reçu ses 13 ¢ le boisseau pour le transport. S'il y avait eu de la justice dans les prix pendant cette décennie, le coût du transport aurait été 1 à 2 ¢ le boisseau.

Les méthodes d'établissement des coûts qui servent au calcul des besoins des chemins de fer paraissent tout à fait déraisonnables. Si les agriculteurs pouvaient établir le prix de revient comme Snavely le faisait pour les chemins de fer, il nous faudrait au moins 1 500 \$ la tonne pour le blé. Un rendement de 22 p. 100 pour des investissements qu'on n'a pas faits est ridicule.

Le Canadien Pacifique prétend ne pas pouvoir réunir les 500 millions de dollars nécessaires pour construire le tunnel Beaver, mais CP Air a pu dépenser 500 millions \$ la même année pour acheter de nouveaux appareils. CP Rail a réalisé en 1981 des bénéfices plus élevés que ceux du CP Air au cours des cinq années précédentes.

Un des principaux arguments que font valoir les abolitionnistes est le fait que les chemins de fer n'ont pas affecté de fonds à l'achat de nouveaux wagons à grain depuis 1951. Mais il faut signaler qu'à cette époque, très peu de fonds ont été affectés à aucun type de matériel roulant. L'industrie de la potasse a dû acheter un parc de wagons même si le taux applicable à la potasse était censé être compensatoire. De même pour l'industrie du charbon et celle du bois. Outre-frontière, les chemins de fer américains ont utilisé le même truc de ne pas remplacer le matériel roulant et de forcer les expéditeurs à fournir les wagons.

Passons maintenant aux effets possibles du projet de loi.

- Garanties de résultat: le CN et le Canadien Pacifique n'ont ni l'un ni l'autre un très bon dossier pour ce qui est de respecter les ententes et les engagements. Le gouvernement fédéral n'a jamais dans le passé manifesté la volonté de se montrer ferme à l'endroit de l'un ou chemin de fer

pour ne pas atteindre leurs objectifs de résultat. Pourquoi faudrait-il s'attendre à ce que les chemins de fer ou le gouvernement changent d'attitude?

- Les taux majorés auront un effet double sur les collectivités locales.

1) Les agriculteurs auront beaucoup moins d'argent à dépenser et chercheront davantage les occasions avant de dépenser.

2) Avec les taux majorés, les chemins de fer seront en mesure d'offrir des rabais pour le chargement de wagons multiples et causeront la centralisation accélérée du système de manutention. Les taux majorés causeront aussi l'augmentation rapide du nombre de faillites agricoles.

- La centralisation imposera de bien plus grandes contraintes à nos routes, qui se traduiront par des frais accrus pour les agriculteurs par la voie des taxes à payer pour l'entretien des routes.

- Créer la diversité économique en majorant les taux de transport du grain est une illusion. Dans le passé, chaque baisse des prix du grain a entraîné une dépression économique agricole.

- Les terres houillères fédérales peuvent être libérées sans toucher au reste de la loi.

Nous recommandons les mesures suivantes:

1. Que le tarif légal demeure ce qu'il est.

2. Que le gouvernement use de ses pouvoirs pour assurer la réalisation par le CN et le CP de leurs objectifs de résultat.

3. Que soit élaborée une politique nationale des transports qui considère les transports comme un service public.

4. Que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le Canadien Pacifique, les Chemins de fer de la Colombie-Britannique et tous les autres chemins de fer soient fusionnés sous une seule administration.

5. Que soit menée une étude réalisée de l'établissement des coûts du système ferroviaire dans sa totalité.

6. Que les fonds supplémentaires dont peuvent avoir besoin les chemins de fer proviennent du trésor fédéral.

Respectueusement soumis
par les FRERES PEDERSEN
John Pedersen
Gilbert Pedersen
Edmund Pedersen

APPENDICE «TRPT-224»

Mémoire présenté au
Comité des transports de la Chambre des communes
au sujet du
projet de loi C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest,
par
le Conseil du travail de Prince Albert et du district,
Prince Albert (Saskatchewan)

Régina (Saskatchewan)

du 8 au 11 août 1983

Le Conseil du travail de Prince Albert et du district comprend des sections syndicales représentant des membres engagés dans l'industrie, le transport et les services. Une liste des membres du Conseil est donnée à l'annexe I.

Le Conseil du travail de Prince Albert et du district ainsi que ses membres s'intéressent de près aux questions rurales en raison du fait que bon nombre de nos membres viennent du milieu rural et aussi du fait que les emplois permanents de nombreux membres dépendent dans une large mesure de la prospérité de la région rurale entourant Prince Albert. De nombreux membres de Prince Albert ont des parents, des frères, des soeurs et d'autres parents qui sont activement engagés dans l'exploitation agricole. Un bon nombre de nos membres conservent des relations étroites avec la communauté rurale et certains d'entre eux pratiquent même l'agriculture.

Nos membres s'intéressent tout particulièrement au projet de loi C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest, en raison des conséquences graves qu'il aura pour la communauté rurale et la ville de Prince Albert. Une augmentation des tarifs de transport des marchandises diminuera fortement le revenu agricole et, par conséquent, le pouvoir d'achat de la communauté agricole. Cela aura des effets évidents sur les communautés urbaines comme celle de Prince Albert. Bien d'autres conséquences découlent d'une telle diminution de revenu, y compris une activité industrielle moindre dans bien d'autres régions du Canada et une baisse de recettes fiscales à tous les paliers de gouvernement.

Le Conseil du travail de Prince Albert et du district s'inquiète tout particulièrement des effets d'une modification du tarif du Nid-de-Corbeau pour l'avenir de la ville de Prince Albert aussi bien que pour celui de la communauté rurale des alentours. Prince Albert est situé près de la frontière nord de la colonisation agricole de la Saskatchewan. Il n'est donc pas surprenant que l'activité agricole près de Prince Albert soit plus marginale que dans de nombreuses autres régions et qu'elle soit soumise à un plus grand nombre d'impondérables que d'autres régions agricoles. Une courte saison, le gel et un climat humide rendent très difficile toute exploitation agricole. En dépit de ces problèmes, nombreux sont les agriculteurs de cette région qui ont réussi à rendre rentable leur exploitation agricole. Toutefois, les conditions hasardeuses dont ils doivent constamment tenir compte rendent très mince la ligne de démarcation entre une exploitation rentable et celle qui ne l'est pas.

La situation décrite pour la région de Prince Albert n'est qu'une des conséquences qui découlent du projet de loi C-155 si celui-ci devait être pris au sérieux par le comité. A notre avis, les difficultés engendrées par le projet de loi C-155 imposeront un fardeau trop lourd tant aux régions rurales qu'aux régions urbaines de l'Ouest du Canada. Nous supplions donc le comité d'envisager d'autres solutions aux problèmes de transport que celles contenues dans le projet de loi C-155.

Nous supplions entre autres le comité de proposer des modifications aux opérations ferroviaires pour qu'elles soient plus efficaces à l'avenir. Au cours des quinze à vingt dernières années, les chemins de fer et d'autres personnes se sont grandement préoccupés de l'abandon de certains embranchements non rentables. Nombre de ces embranchements offrent un service important aux communautés siutées le long de ces voies. Personne n'a cependant prêté beaucoup d'attention à certains problèmes idiots créés dans le passé par les sociétés ferroviaires qui insistaient pour construire des voies ferrées trop près l'une de l'autre et par leur incapacité de coopérer.

À Prince Albert, nous sommes particulièrement conscients du problème, car il y a un certain nombre de voies près de Prince Albert pour lesquelles le CP et le CN ont des droits conjoints. Le gouvernement fédéral a insisté pour qu'il y ait de tels droits seulement vers la fin de la période de construction des chemins de fer et cela a touché un certain nombre de projets de construction près de Prince Albert. Si le gouvernement fédéral avait exigé que les chemins de fer coopèrent bien plus tôt, les problèmes auxquels nous faisons face maintenant auraient pu être évités. Il y a bien des choses que les chemins de fer pourraient faire pour améliorer leurs opérations, autres que l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau qui a joué un rôle si important dans l'économie des Prairies.

Nous supplions le comité de rejeter le projet de loi C-155 et de proposer une nouvelle solution aux problèmes du transport qui n'aurait pas pour effet de nuire à un important secteur de l'économie canadienne, l'agriculture des Prairies, qui est exposée à de si nombreux impondérables et risques et qui a si peu de garanties quant aux prix et au revenu pour l'avenir.

MEMBRE AFFILIÉS DU CONSEIL DU TRAVAIL DE PRINCE ALBERT ET DU DISTRICT:

Syndicat canadien des employés publics, section 858

' '	' '	' '	' '	' '	, section 81
' '	' '	' '	' '	' '	, section 84
' '	' '	' '	' '	' '	, section 600-1
' '	' '	' '	' '	' '	, section 600-7
' '	' '	' '	' '	' '	, section 1518
' '	' '	' '	' '	' '	, section 1959
' '	' '	' '	' '	' '	, section 160
' '	' '	' '	' '	' '	, section 1788

Syndicat canadien des employés des postes

Canadian Paperworkers Union, section 1120

O.C.A.W., section 9-649

R.W.D.S.U., section 946

International Woodworkers of America, section 1-184

A.T.U., section 1374

I.B.E.W., section 2067

United Brewer's, section 272

Pompiers, section 510

I.B.E.W., section 529

Charpentiers, section 1990

S.G.E.U., succursale numéro 5

Travailleurs unis du transport

Travailleurs des brasseries et de l'industrie des boissons gazeuses

U.F.C.W., P-241-1

APPENDICE "TRPT-225"

Document relatif au projet de

loi C-155

Une loi visant à faciliter le transport, l'expédition
et la manutention du grain de l'Ouest canadien.

et destiné au

Comité permanent des transports

Document soumis par
le ministère des Transports
de la Nouvelle-Écosse

le 21 juillet 1983

DOCUMENT DESTINÉ AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Le tarif fixe régissant le mouvement des céréales de l'Ouest, établi en 1897 aux termes de l'entente du pas du Nid-de-Corbeau, et subséquemment modifié, a procuré aux céréaliculteurs de l'Ouest une structure importante pour la vente de céréales sur les marchés mondiaux. Toutefois, au cours des dernières années, ce tarif non compensatoire a donné lieu à des situations plutôt défavorables tant pour l'Ouest du Canada que pour l'ensemble du réseau de transport.

On rapporte qu'actuellement les sociétés ferroviaires absorbent environ 82 p. 100 des frais réels de transport des céréales. Si les augmentations inflationnaires des coûts se poursuivent, on s'attend que ce pourcentage passe à 93 p. 100 d'ici 1990. En raison du fait qu'elles subissent des pertes toujours plus élevées au chapitre du transport des céréales à des tarifs bien au-dessous du prix coûtant, les sociétés ferroviaires se sont montrées très peu disposées à investir de nouveaux capitaux, ce qui les a empêchées d'apporter des améliorations à leur infrastructure et d'augmenter sensiblement le nombre de wagons. N'ayant pas investi suffisamment, les sociétés ferroviaires ne sont pas en mesure de transporter les céréales qui pourraient être vendues; on a en effet rapporté que vers la fin des années 70, plus de \$1 milliard en ventes de céréales ont été perdues à cause du manque de matériel et de moyens suffisants pour les acheminer jusqu'aux marchés internationaux.

En partie à cause du tarif du pas du Nid-de-Corbeau, le transport par rail des céréales s'est tellement détérioré qu'on a demandé à l'administration fédérale de contribuer à l'achat et à la remise en état de wagons de transport pour les céréales et à la remise en état des voies de service. Les initiatives du gouvernement fédéral dans l'Ouest du Canada suscitent un optimisme réservé. Si le gouvernement fédéral favorise une politique permettant aux producteurs de faire transporter leurs céréales à des tarifs bien au-dessous de ceux du marché libre, un système de subventions gouvernementales serait préférable au système actuel. Il serait important, cependant, que les sociétés ferroviaires investissent les nouveaux revenus qu'elles réaliseraient alors pour améliorer leurs infrastructures et leurs capacités de manutention et de transport des céréales de l'Ouest. Le mouvement d'autres produits en vrac, comme le charbon, le soufre et la potasse, vers la côte Ouest a fait naître le besoin d'améliorer les lignes de chemins de fer entre les Prairies et l'océan Pacifique. Par conséquent, on peut facilement accepter le fait que les dépenses principales nécessaires pour augmenter les capacités de transport seront faites pour ces lignes et non pour celles de l'Est du Canada. Un examen des dépenses en capital prévues des sociétés ferroviaires pour l'année en cours n'indique toutefois pas qu'il se construira beaucoup de lignes parallèles aux lignes existantes; en fait, il semble qu'il y aura moins de travaux de construction que le public canadien n'a été amené à le

croire d'après les communiqués de presse du gouvernement et les annonces publicitaires faites par les sociétés ferroviaires. L'examen des communiqués de presse et des rapports des média indique que si le projet de loi est adopté, les sociétés ferroviaires ne prévoient dépenser que \$107 millions en 1983 pour la construction de nouvelles lignes, malgré un budget total en immobilisations pour l'Ouest du Canada s'élevant à \$568 millions.

Un communiqué de presse d'Ottawa, daté de février 1983, indique qu'au cours des dix prochaines années, les dépenses directes engagées dans la région de l'Atlantique garantiront des recettes de \$1,1 milliard. Toutefois, en 1983, le CN ne prévoit dépenser que \$11,8 millions dans les Maritimes. On craint que la négligence passée des sociétés ferroviaires à l'égard de l'infrastructure du transport par rail ne soit pas corrigée, et qu'elle puisse même s'aggraver à la suite de l'ampleur de l'initiative dans l'Ouest du Canada.

En raison du fait que les ports modernes de conteneurs dans l'Est du Canada attirent de plus en plus de lignes maritimes, le service ferroviaire devrait être amélioré et non négligé. La valeur des produits en vrac, comme les céréales, le charbon, le soufre, la potasse et le phosphate n'est pas assez considérable pour qu'on retienne la rapidité des livraisons comme facteur important. Cependant, l'utilisation plus rationnelle des wagons et les

frais moins élevés qui en découlent rendent la mise en oeuvre du concept des trains-bloc plus urgente dans tous les cas où cela est possible. Bien qu'elle contribue à réduire les coûts et à augmenter la capacité du transport ferroviaire, l'exploitation des trains-bloc place de nouvelles exigences sur le réseau. Des voies d'évitement moins espacées et plus longues ou des voies doubles deviennent nécessaires; toutefois, pour que ces améliorations soient efficaces, un système de signalisation amélioré devient également nécessaire.

Bien que les trains-bloc ne soient pas utilisés sur la ligne principale entre Halifax et Montréal, les trains sont aussi longs et requièrent les mêmes exigences en ce qui concerne les voies d'évitement et la signalisation. L'insuffisance de voies d'évitement occasionne des retards de rencontres et élimine presque entièrement la possibilité qu'un train en rejoigne un autre et le dépasse. La différence avec l'Ouest est que la fréquence des trains est de beaucoup inférieure, si bien que le Canadien National noterait que le transport par rail n'est utilisé qu'à 60 p. 100 de sa capacité. La difficulté qu'entraîne une telle rationalisation est qu'aucune attention n'est portée à la rapidité des mouvements. Récemment, le CN et le CP ont commencé à tenir compte du temps de transport des marchandises et ils sont mis en service des trains rapides plus courts pour le transport rail-route entre Montréal et Toronto. Aucune attention

de ce genre n'a été accordée au transport de conteneurs. Par exemple, entre Montréal et Halifax (1 103 milles) la durée du transport la plus courte annoncée par une entreprise de transport par conteneurs est de trois jours. En d'autres mots, pour s'assurer qu'un conteneur partira d'Halifax par bateau à une date donnée, il faut qu'il parte du terminus ferroviaire des conteneurs de Toronto quatre jours plus tôt. La plupart des entreprises indiquent que le transport entre Toronto et Halifax prend cinq ou six jours.

On demande au Comité de déterminer quelles améliorations seront apportées à l'infrastructure dans les provinces Atlantique au cours des dix prochaines années, et quels en seront les coûts.

APPENDICE "TRPT-226"

MÉMOIRE QUI SERA PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
À WINNIPEG (MANITOBA) LES 4 ET 5 AOÛT 1983.

La réforme proposée du tarif du Nid-de-Corbeau portera un dur coup à l'industrie agricole canadienne (notamment dans l'Ouest canadien), et pour les producteurs, ce sera peut-être le coup décisif dans une lutte pour leur survie contre les bas prix reçus pour leurs produits et les coûts de production qui augmentent continuellement.

L'adoption d'un tarif variable de transport entraînera l'abandon de voies de service et par conséquent, la disparition de nombreuses entreprises de service dans les petites agglomérations rurales. Si les cultivateurs sont obligés de transporter leur grain dans de grands centres, ils feront leurs achats dans ces centres et les commerces locaux devront bientôt fermer leurs portes.

Dès leur création, les compagnies de chemin de fer ont prospéré grâce aux concessions foncières et minières qu'elles ont reçues en échange du tarif du Nid-de-Corbeau. Aujourd'hui, le calcul de leurs profits ne tient jamais compte des revenus provenant de ces concessions car elles "appartiennent" à une autre société. Les compagnies de chemin de fer accepteront-elles de rendre ces avantages à la communauté agricole de l'Ouest si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié? Nous en doutons beaucoup.

Un grand nombre des municipalités rurales ne comptent aucune industrie sauf les commerces locaux pour financer leurs services. La disparition de ces commerces diminuera l'assiette fiscale des municipalités mais ne réduira aucunement leurs coûts. De fait, leurs coûts augmenteront car les cultivateurs qui réussiront à survivre devront transporter leur grain sur de plus longues distances et auront donc besoin de meilleures routes pour leurs

poids lourds. La construction des routes coûtent déjà excessivement cher et les frais d'entretien sont très élevés.

Le conseil de la municipalité rurale de Woodlands désire signaler officiellement qu'elle est chaud partisan du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. L'indifférence manifeste du gouvernement fédéral actuel à l'égard des souhaits de l'Ouest canadien dans ce dossier, ainsi que dans d'autres dossiers d'importance capitale, risque d'entraîner la chute du gouvernement libéral s'il décide d'aller de l'avant avec la modification d'une des seules concessions jamais consenties à l'industrie agricole de l'Ouest canadien.

La municipalité rurale de Woodlands,
Woodlands (Manitoba)

APPENDICE «TRPT-227»

MÉMOIRE DU COMITÉ DE TALMAGE DU POOL DU BLÉ DE LA
SASKATCHEWAN PRÉSENTÉ À L'HONORABLE MAURICE A. DIONNE

Adressé à l'honorable Maurice A. Dionne,
président du Comité permanent des transports
Chambre des communes, Ottawa (Ontario)

Nous, membres du Comité de Talmage du pool du blé de la Saskatchewan, présentons ce mémoire qui a pour objet de faire connaître notre opinion sur certaines questions en rapport avec le projet de loi C-155.

1. Le barème des tarifs:

Nous pensons que le nouveau barème des tarifs doit clairement interdire l'utilisation de tarifs variables par les chemins de fer, avec la seule exception d'un tarif variant selon la distance au port. Permettre des tarifs variables serait permettre aux chemins de fer de manipuler le système de livraison du grain, ce qui pourrait avoir comme résultat un petit nombre de grands silos sur les voies principales, avec les coûts supplémentaires transférés aux producteurs par:

- a) L'entretien et la réfection du réseau routier,
- b) nouveaux camions plus gros,
- c) coûts supplémentaires de carburant,
- d) construction de plus grandes installations centralisées,
- e) perte d'un temps précieux sur les routes.

Par ces points susmentionnés, il est facile de voir qu'il y aura une perte considérable de revenu pour les producteurs, perte que certains, qui sont déjà dans une situation financière difficile, ne pourront assumer et qui pourrait les acculer à la faillite.

2. Versements de la subvention:

Nous sommes d'accord avec la décision du gouvernement de verser toutes les subventions aux chemins de fer. Des paiements versés aux producteurs seraient considérés comme des paiements agricoles et non comme des paiements de transport. Cela pourrait avoir comme résultat qu'à l'avenir ces versements pourraient cesser pressions exercées par d'autres régions du Canada ou d'autres secteurs industriels de l'économie canadienne ou du monde des affaires. De plus, avec des versements aux chemins de fer, le gouvernement sera en mesure de surveiller le rendement des chemins de fer. Les subventions

aux chemins de fer sont justifiables puisque de nombreux autres moyens de transport sont subventionnés.

3. Plafond de 31,1 millions de tonnes:

Le plafond proposé de 31,1 millions de tonnes aura pour effet de décourager une production maximale. Comme le pays tout entier bénéficie de l'augmentation des ventes de grain, le pays tout entier souffrira d'une baisse de la production et d'une diminution des ventes. Tout comme le pays tire avantage des ventes de grain, il serait normal qu'il partage le coût du transport vers les ports, pas seulement une partie des coûts. L'agriculteur de l'Ouest ne devrait pas être pénalisé pour sa situation géographique ou pour sa capacité de produire plus.

4. Organisme du transport du grain:

Si un nouvel organisme est créé, il ne doit pas avoir le pouvoir d'intervenir dans le champ d'action de la Commission canadienne du blé qui est l'organisme central de vente. Les producteurs de l'Ouest se sont battus pour mettre de l'ordre dans la commercialisation de leurs produits et nous pensons qu'une intervention extérieure serait un pas en arrière. Avec le conseil consultatif élu par les agriculteurs, la Commission canadienne du blé est celle qui répond le mieux aux besoins des producteurs de l'Ouest.

En conclusion, nous aimerions mettre en lumière les difficultés économiques auxquelles devront faire face les producteurs si le projet de loi C-155 devait être adopté sans révision. La région de Talmage produit en moyenne 11 000 tonnes par année avec le coût de livraison de 46 076,60\$. A partir des chiffres donnés par l'honorable Jean-Luc Pépin, en 1983-1984, le même volume coûtera 51 605,79\$ et en 1992-1993, le coût passera à 292 586,40\$. Avec les 49 livres d'autorisation au silo et Talmage, cela représentera une augmentation moyenne de coût de 5 030,81\$ dollars par producteur, soit une augmentation totale de 246 509,80\$. Cette partie de revenu sera ressentie par tout le secteur du commerce aussi bien que par le producteur.

En résumé, nous pensons que le projet de loi C-155, dans son état actuel, ne tient pas compte des besoins de l'agriculteur de l'Ouest.

Pool du blé de la Saskatchewan, président du Comité,
Edward Pretty, Box 903, Weyburn.

APPENDICE "TRPT-228"

Présentation

au

Comité permanent de la Chambre des communes
au sujet du projet de loi C-155 sur les transports
dans le but de demander le maintien
du tarif du Nid-de-Corbeau dans le transport du grain

Texte présenté à Regina, Saskatchewan

les 8, 9 et 10 août 1983

Les Women's Institutes de Saskatchewan

Lors de la Convention provinciale des Women's Institutes de Saskatchewan tenue à Regina en 1982, nous avons adopté une résolution d'urgence en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Le Women's Institute de Swift Current est heureux de l'occasion qui lui est offerte de faire valoir l'importance du maintien des tarifs réglementés pour le transport du grain.

Le fait qu'on ait fixé la date de l'audience qui nous intéresse au milieu de l'été est pour nous un sujet de préoccupation. Nous croyons que l'audience aurait pu attirer dix fois plus de personnes si elle n'avait pas été prévue à un moment où de nombreux organismes et un grand nombre de familles sont en vacances. Serait-ce une décision délibérée de la part du Comité des transports pour limiter la participation?

Nous nous inquiétons également du fait que de grosses sommes d'argent quitteront les régions rurales pour aboutir aux chemins de fer et à leurs sociétés. D'après les statistiques, 80% des dépenses sont faites par des femmes. Compte tenu de l'inflation, il nous est impossible de dépenser moins alors que les coûts continuent à augmenter et que le dollar s'érode chaque année.

Qu'il nous soit permis de prendre un exemple pour étayer notre propos. (Les chiffres sont approximatifs et correspondent à une moyenne; ils proviennent des dossiers personnels d'un de nos membres du Women's Institute.) Prenons le cas d'une famille d'agriculteurs qui vend environ 600 tonnes par an. Le tarif du Nid-de-Corbeau étant de 4,85 \$ (au point de livraison), si on multiplie par 600 on obtiendra les chiffres de 2 910 \$ comme frais de transport. Si le tarif du Nid-de-Corbeau quintuple, les frais de transport passeront à 14 550 \$ par an. Cette famille disposera de beaucoup moins d'argent pour faire face à ses

obligations familiales, communautaires et religieuses. On se demande vraiment ce que deviendront la communauté rurale et le foyer rural si les frais de transport augmentent.

Nous pensons que l'argent détourné vers les grandes sociétés de portefeuille qui investissent dans des hôtels, des motels, etc., aurait été plus utile si on l'avait affecté à l'amélioration des chemins de fer et du réseau de transport. Les chemins de fer, à notre avis, devraient servir les intérêts nationaux et régionaux plutôt que de chercher leur profit personnel.

Il est indéniable que les centaines de millions de dollars versés aux chemins de fer ont été pris dans la poche du contribuable canadien. Peut-on continuer ainsi à soutirer de l'argent aux Prairies sans causer de graves perturbations économiques, non seulement dans les Prairies mais également dans l'ensemble du Canada?

Toute augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau constituerait un fardeau supplémentaire pour l'agriculteur et aboutirait à un accroissement des faillites agricoles. Le Women's Institute de Swift Current appuie donc le rapport de la Commission Hall qui recommande le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Respectueusement présenté

par

Le Women's Institute de Swift Current

C.P. 952

S9H 3W8

APPENDICE "TRPT-229"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA PART DU
N.P.D. DE SWIFT CURRENT-MAPLE CREEK

La direction du Nouveau parti démocratique de Swift Current-Maple Creek est heureuse d'avoir l'occasion de présenter un mémoire au comité des transports au nom de ses 2500 membres. Nous sommes toutefois partagés entre des sentiments contradictoires. Nous sommes évidemment ravis qu'un comité parlementaire soit prêt à entendre les préoccupations de l'Ouest canadien dans l'Ouest, par le truchement de ces audiences. Nous sommes également étonnés et irrités que la question ne soit pas encore réglée bien que trois commissions royales d'enquête aient recommandé que le tarif du Nid-de-Corbeau soit maintenu. Enfin, nous sommes méfiants car nous nous opposons à l'ordonancement des audiences et à l'empressement qui marque leur tenue. La brièveté des délais et leur tenue durant la période des vacances en compromettent la validité. Nous espérons que ce n'est pas à dessein.

Les membres du N.P.D. de Swift Current-Maple Creek s'opposent fermement à la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Les raisons en sont nombreuses, mais le présent mémoire concentrera sur les coûts sociaux et économiques. L'augmentation du tarif de transport aura des retombées dévastatrices sur l'économie de la Saskatchewan. Les agriculteurs seront les premiers à éprouver une baisse de revenu, mais les entreprises et notamment les petites entreprises seront également touchées.

En 1980-1981, les agriculteurs de la Saskatchewan ont consacré environ 65 millions de dollars à l'expédition de leur grain au prix prévu dans l'accord du Nid-de-Corbeau. Si le tarif est quintuplé (ce qui est prévu pour 1987), les agriculteurs payeront 310 millions de dollars par année, soit 245 millions de plus, pour expédier leur grain. Par conséquent, le revenu agricole diminuera de 245 millions de dollars, soit 36 pour cent.

Des études ont révélé qu'une baisse d'un dollar dans le revenu agricole net se traduit, sur une base annuelle moyenne, par une diminution de 38¢ des placements en outillage, bâtiments, etc., ainsi que par une perte additionnelle de 38¢ dans le secteur du commerce de détail. Des emplois

seront supprimés non seulement dans le secteur agricole, mais aussi dans le secteur du commerce. Par exemple, une diminution de 121 470 \$ du revenu agricole net de l'ensemble de la province entraîne la perte d'une année-homme de travail dans les autres secteurs de l'économie.

Si le revenu agricole baisse de 245 millions de dollars, il en résultera une diminution de 93 millions de dollars en ventes de détail et une perte de 93 millions en investissements en matériel agricole. A ce manque à gagner s'ajoute la perte indirecte de 2016 emplois.

La circonscription de Swift Current-Maple Creek compte une seule grande ville et plusieurs petites villes. Quelles seraient les conséquences des changements proposés pour une petite ville type du Sud-Ouest de la Saskatchewan?

La statistique de la Commission canadienne du blé révèle qu'au cours de la campagne agricole de 1980-1981, 64,1 tonnes de grain furent expédiées de Shaunavon. Le coût du transport, au tarif du Nid-de-Corbeau, s'est élevé à 324 980 \$; le quintuple dépasserait 1,6 million de dollars. Si les cultivateurs de Shaunavon sont obligés de payer une telle somme en fret, il en résultera une perte totale d'environ un million de dollars en ventes au détail et une perte probable de 10 emplois.

Une analyse semblable effectuée à partir des chiffres de la Commission canadienne du blé pour l'année 1980-1981 révèle que la perte se situerait à 1,5 million de dollars dans le district de Cabri, à 1,75 million à Swift Current et à près de 2 millions dans le secteur de vente de Gull Lake. Et il y a d'autres villes dans notre circonscription: Maple Creek, Leader, Herbert, Morse, Vanguard, Eastend, Val Marie, Frontier, et d'autres encore. Le décuple du tarif du Nid-de-Corbeau est pire. L'augmentation du tarif de

transport pourrait coûter un milliard de dollars à l'économie de la Saskatchewan d'ici 1990.

Et quelles seront les retombées sociales des changements proposés? La réforme fédérale ne garantit pas le principe de la péréquation des tarifs de transport - "taux égaux pour distances égales". Cette lacune compromet l'existence même de plusieurs petites communautés du Sud-Ouest et elle permettra aux chemins de fer de fixer des taux variables pour différents points de livraison. Les agriculteurs qui livreront leur grain à des éleveurs situés sur des voies de service dans de petites agglomérations devront payer plus cher. Par conséquent, ils transporteront leur grain aux grands centres et aux voies principales du chemin de fer pour bénéficier des taux moins élevés. De nombreuses voies de service seront alors abandonnées et le tissu de la vie rurale dans les Prairies se désagrègera.

En somme, les coûts financiers et sociaux sont trop élevés. Le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer inchangé et le principe de la péréquation des tarifs de transport doit être garanti - pas de taux variables.

Le Président du N.P.D. de
Swift Current-Maple Creek,

Myles Radchenko

APPENDICE «TRPT-230»

MÉMOIRE RÉDIGÉ PAR LA VILLE DE
WATROUS CONCERNANT LE PROJET
DE MODIFICATION DU TARIF DE FRET DU
NID-DE-CORBEAU

Nous nous opposons à la modification du tarif de fret du Nid-de-Corbeau qui est proposée dans le plan Pépin pour les raisons suivantes:

1) elle affectera gravement le pouvoir d'achat des producteurs et par conséquent le revenu des détaillants et en fin de compte les programmes de production des manufacturiers.

2) les prix du grain ont baissé pour la campagne agricole 1983-84, mais les coûts de production fluctuent et ne cessent de monter en flèche, de sorte que les marges de profit diminuent sérieusement.

3) les producteurs de grain paient deux fois le transport: lorsqu'ils expédient leur grain et lorsqu'ils font des acquisitions pour l'exploitation agricole.

Nous sommes d'avis que 10 % du prix du grain est un prix trop élevé.

Nous reconnaissons la nécessité de moderniser les chemins de fer, mais nous estimons que les producteurs de grain ne devraient pas avoir à subir une part trop lourde d'un fardeau qui devrait être partagé par tous les Canadiens.

APPENDICE «TRPT-231»

La nouvelle politique fédérale
du transport des grains de l'Ouest
et
les transport au Québec

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Dépôt légal

1er trimestre 1983

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN: 2-550-10020-4

TABLE DES MATIERES

1.0	<u>L'INTRODUCTION</u>	
2.0	<u>LES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT FEDERAL EN MATIERE DE TRANSPORT DES CEREALES DE L'OUEST</u>	.....
3.0	<u>LA CRISE DE CAPACITE DANS L'OUEST</u>	.....
3.1	Les prémisses de la crise	.....
3.2	L'évolution du trafic	.....
3.3	La capacité	.....
4.0	<u>LES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES</u>	.....
4.1	Les disparités Est / Ouest et la part du Québec	.....
4.1.1	Les investissements projetés par CN et CP pour la période 1983-92	.....
4.1.2	Les dépenses d'immobilisation prévues par CN et CP pour la période 1983-87	.....
4.2	La nature des investissements	.....
4.3	La provenance des capitaux	.....
4.3.1	Pour les sociétés ferroviaires	.....
4.3.2	Pour le gouvernement fédéral	.....
4.4	Les retombées industrielles	.....
4.5	Une synthèse	.....
5.0	<u>LE RESEAU D'EMBRANCHEMENTS</u>	.....
5.1	Le mécanisme d'abandon	.....
5.2	Les privilèges de l'Ouest	.....
5.3	L'impact du mécanisme d'abandon actuel	.....
5.4	La situation au Québec	.....
5.5	La solution proposée	.....
5.6	Les besoins québécois en matière de réhabilitation d'embranchements	.....
5.7	Une synthèse	.....
6.0	<u>LES INCIDENCES DE LA NOUVELLE POLITIQUE FEDERALE SUR LE SYSTEME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS</u>	.....
7.0	<u>UNE SYNTHESE ET QUELQUES CONCLUSIONS</u>	.....
Annexes	1.0 Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation	
	Recommandations de M. Gilson - Réponses du gouvernement fédéral	
	2.0 Programme fédéral d'aide au transport dans la région Atlantique («MFRA» et «ARFAA»)	
	3.0 Extrait de: (Carr, D. WM. Ass., «La voie maritime et le transport au Canada, analyse économique, volume 2, potentiel de concurrence et perspectives de trafic de la voie maritime», Décembre 1970.	

LISTE DES TABLEAUX

- 3.1 Évolution du déficit attribué au transport du grain aux taux statutaires du Col du Nid-de-Corbeau
- 3.2 Prévisions du trafic d'exportation transitant par les ports du Pacifique en 1990
- 3.3 Évolution du trafic ferroviaire au Canada entre 1979 et 1982
- 4.1 Répartition régionale des investissements ferroviaires, 1983-92 ..
- 4.2 Immobilisations prévues, CN-CP, 1983-1987
- 4.3 Investissements ferroviaires annuels moyens
- 4.4 Investissements prévus pour la période 1983-1987 avec et sans la nouvelle politique
- 4.5 Dépenses fédérales, 1982-1986
- 5.1 Requêtes en demande d'abandon à la CCT depuis 1970 au Québec
- 5.2 Statut des huit embranchements régionaux du Québec
- 6.1 Trafic des marchandises (céréales), exportation du grain canadien par zone, 1972-1981
- 6.2 Trafic de marchandises (céréales), exportations de céréales canadiennes par région portuaire
- 6.3 Exportations de céréales canadiennes vers l'Europe

LISTE DES FIGURES

- 3.1 Marchandises en vrac destinées à l'exportation, trafic vers le Pacifique par les Rocheuses
- 4.1 Évolution cumulative des investissements ferroviaires du CN et du CP, 1982/1983 à 1992/1993

1.0 L'INTRODUCTION

Le gouvernement fédéral rendait public le 1er février 1983 sa nouvelle politique en matière de transport des grains de l'Ouest. Cette politique s'inscrit dans la foulée du rapport Gilson publié en juin 1982.

Il est évident que, dans ce dossier, le gouvernement fédéral a cherché avant toute chose à privilégier les intérêts de l'Ouest et n'a pas voulu tenir compte des conséquences fâcheuses pour l'Est et le Québec que pourrait entraîner la réalisation de sa politique. Aussi ce document vise-t-il à démontrer que la nouvelle politique fédérale peut avoir de sérieuses conséquences sur la scène des transports au Québec.

Dans un premier temps, nous rappellerons les objectifs poursuivis par le gouvernement fédéral, ainsi que les principaux éléments de sa politique. Ensuite, nous démontrerons que la « crise de capacité dans l'Ouest » qu'Ottawa utilise pour justifier son intervention n'est pas réelle, mais appréhendée. Suivra une analyse des plans d'investissements des sociétés ferroviaires qui indiquera clairement que l'Ouest retirera la grosse part du gâteau alors que le Québec devra se contenter d'éventuelles miettes. Nous rappellerons également que pour leur infrastructure ferroviaire, les Prairies, avec un réseau de base garanti jusqu'à l'an 2000 et un programme de remise en état des embranchements de plus de 1 milliard \$, bénéficient d'un traitement fort privilégié, traitement dont n'a jamais bénéficié le Québec. Finalement, nous insisterons sur la probabilité qu'à long terme, suite à l'augmentation de leur capacité, les voies ferrées en direction du Pacifique disposent d'importantes réserves de capacité, ce qui pourrait entraîner un détournement vers les ports du Pacifique d'une partie du trafic devant normalement emprunter le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

2.0 LES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT FEDERAL
EN MATIERE DE TRANSPORT DES CEREALES DE L'OUEST--(1)

Les objectifs qui sous-tendent l'action du gouvernement fédéral en matière de transport des grains de l'Ouest sont les suivants:

- «assurer une capacité ferroviaire globale dans l'Ouest canadien qui soit suffisante;
- mettre en place un système moderne et efficace de transport des grains;
- favoriser l'expansion économique ainsi que la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'Ouest canadien; et
- contribuer à la relance économique nationale grâce à l'activité économique stimulée par les dépenses ferroviaires et les développements connexes».

Par ailleurs, tel qu'il l'a exprimé le 1er février 1983, le gouvernement fédéral a décidé de mettre en oeuvre les principales recommandations du rapport Gilson--(2). Il a donc décidé d'accroître sa contribution financière. Cette contribution équivaut à 3,7 milliards \$ pour les quatre prochaines années-récolte, c'est-à-dire jusqu'en 1985-1986, date où le gouvernement fédéral procèdera à un réexamen du dossier. Pour la période subséquente, le gouvernement fédéral a décidé d'apporter deux modifications aux propositions de M. Gilson.

Le rapport Gilson recommandait que l'allocation du Nid-de-Corbeau soit versée en totalité aux sociétés ferroviaires en 1982-83 et que les producteurs en reçoivent ensuite chaque année une part de plus en plus grande jusqu'en 1989-90. Le gouvernement fédéral a décidé d'appliquer cette recommandation, mais un réexamen devra être effectué en 1985-86 lorsque les paiements seront d'environ 50% aux producteurs et de 50% aux sociétés ferroviaires. Le Parlement devra alors donner son approbation pour que la progression se poursuive. Faute d'une telle approbation, les paiements demeureront fixes à 50% de chaque côté.

Finalement, le rapport Gilson recommandait qu'après 1985-86, la part des augmentations de coût de transport attribuables à l'inflation assumée par les céréaliculteurs soit limitée à 4-1/2%. Cependant, le gouvernement fédéral a choisi de hausser cette limite à 6%.

-
- (1) Cette section s'inspire largement du document suivant:
Gouvernement du Canada, «Pour un transport amélioré dans l'Ouest: les décisions en matière de politique», 1er février 1983, pp. 3, 4, 5 et 6.
- (2) L'annexe 1.0 présente les recommandations du rapport Gilson ainsi que la réponse du gouvernement fédéral à chacune de ces recommandations.

3.0 LA CRISE DE CAPACITE DANS L'OUEST

La notion de capacité n'est ni simple, ni homogène. Plus particulièrement en ce qui concerne la distribution des grains de l'Ouest, certaines précisions s'imposent. Il importe de distinguer la capacité du système de distribution des grains de l'Ouest, lequel système comprend l'entreposage, le transport et la manutention des céréales de la ferme aux ports d'exportation, et la capacité des voies ferrées vers le Pacifique, lesquelles ne sont qu'un élément du système de distribution des grains de l'Ouest.

Il faut également rappeler que, bien que dans le passé certains problèmes de capacité du système de distribution des grains de l'Ouest aient pu amener des pertes ou des reports de ventes de céréales, la capacité des voies ferrées vers le Pacifique n'a jamais causé de préjudice aux céréaliculteurs de l'Ouest.

Or, il faut comprendre que lorsqu'on parle de crise de capacité dans l'Ouest, on se réfère à la capacité des lignes ferroviaires vers le Pacifique et non au système de distribution des grains de l'Ouest dans son ensemble.

3.1 Les prémisses de la crise

Le déficit d'exploitation des sociétés ferroviaires dû au transport des céréales aux taux statutaires de l'Accord du Col du Nid-de-Corbeau n'est pas nouveau; en fait, certains documents laissent croire que, même en 1925, lorsque le Parlement canadien modifia la Loi des chemins de fer pour rendre statutaires les taux de transport des céréales, ceux-ci n'étaient déjà plus compensatoires.

Certes, à cette époque, la situation n'avait rien de dramatique car le déficit, si déficit il y avait, n'était pas très élevé et les chemins de fer, n'ayant pratiquement aucune concurrence, pouvaient le récupérer en augmentant les taux applicables à d'autres marchandises; c'est ce que l'on désigne généralement par l'expression «subvention croisée».

Avec le temps, le déficit engendré par les taux statutaires augmenta et les chemins de fer, face à la concurrence du transport routier pour le transport locatif des marchandises générales, eurent de plus en plus de difficultés à récupérer ce déficit. Le tableau 3.1 présente l'évolution du déficit attribué au transport des grains, estimé par diverses commissions d'enquête.

TABLE 3.1

EVOLUTION DU DEFICIT ATTRIBUE AU TRANSPORT DU GRAIN
AUX TAUX STATUTAIRES DU COL DU NID-DE-CORBEAU

ANNÉE	DÉFICIT (millions \$)	COMMISSION
1958	22	McPherson
1974	105	Snavelly
1980	244	Snavelly
1982	644	Gilson

L'importance de ce déficit a pu engendrer des taux élevés pour la prestation de service aux expéditeurs captifs, essentiellement aux expéditeurs de matières pondéreuses; chose certaine, elle a entraîné une mauvaise qualité de service pour le transport des céréales, et surtout une raréfaction du capital disponible pour l'investissement.

Face à cette situation et considérant les prévisions de production de charbon, les compagnies charbonnières de l'Ouest commencèrent à craindre que le système ferroviaire, dont elles dépendent pour leurs exportations, ne s'engorge rapidement, c'est-à-dire avant 1985; les sociétés ferroviaires, à court de capital, ne planifiaient pas les travaux requis pour une augmentation sensible de la capacité du réseau--(3). Le lobby des charbonnières, alliées aux producteurs de soufre, potasse, bois, etc ainsi qu'à la «Canadian Manufacturer's Association», à la «Canadian Industrial Traffic League» et à la «Western Agricultural Conference», amena le ministre fédéral des Transports à confier à J.C. Gilson le mandat de proposer une méthode pour modifier les taux statutaires de telle sorte que les chemins de fer puissent disposer du capital suffisant pour assurer l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'Ouest, afin de pouvoir ainsi satisfaire la demande prévue.

3.2 L'évolution du trafic

Les charbonnières ont basé leurs craintes sur des prévisions de production. Le tableau 3.2 présente quelques prévisions d'exportation transitant par les ports du Pacifique.

(3) How the Crow Lobby managed to stay on track, The Financial Post, Feb. 22, 1983, p.24, John Schreiner.

TABLEAU 3.2

PREVISIONS DU TRAFIC D'EXPORTATION
TRANSITANT PAR LES PORTS DU PACIFIQUE EN 1990
(millions de tonnes)

SOURCES	CHARBON		FERTILISANT	CÉRÉALES		TOTAL
	Vancouver	P. Rupert	Vancouver	Vancouver	P. Rupert	
Transports Canada (I)	28,0	5,0	11,2	13,0	2,0	59,2
Transports Canada (II)	39,0		--	15,0		54,0*
Transport Canada (III)	52,0		--	15,5		67,5*
Westac	53,3		15,8	19,0		88,1

* Total incomplet

Sources: Transports Canada (I), Canadian Freight Transportation System Performance & Issues. Transports Canada 1981.
Transports Canada (II), Prévisions de volume de fret et de passagers, 1981, Transports Canada.
Transports Canada (III), Prévisions de volume de fret et de passagers, 1982, Transports Canada.
Westac, The crisis in Rail Capacity & Financing, Western Transportation Advisory Council, octobre 1981.

Ce qui étonne d'abord dans ce tableau, c'est l'écart (20,3 millions de tonnes, dans le cas du charbon) entre les diverses sources pour une même année. En fait, cet écart de près de 60% entre les prévisions d'exportation de charbon produites par Transports Canada à une année d'intervalle implique que le taux de croissance annuelle de la prévision la plus récente serait de près de cinq points de pourcentage plus élevé que celui prévu antérieurement, qui lui est de 8,5%. Il n'est donc pas inutile de rappeler, comme le soulignent les auteurs du document de Transports Canada intitulé «Prévisions du volume de fret et de passagers--1982», que toute prévision est entourée d'incertitude.

La figure 3.1 illustre clairement que la «crise de capacité dans l'Ouest» repose essentiellement sur l'évolution des exportations de charbon. Or la crise économique actuelle a eu pour effet de faire chuter le trafic.

TABLEAU 3.3
EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE AU CANADA ENTRE 1979 et 1982

Année	Variation annuelle %
1979	-
1980	- 1.2
1981	+ 1.2
1982	- 12.2

Sources: Statistics Canada, CP Rail et CN Rail, communications orales.

Le tableau 3.3 illustre l'évolution globale du trafic ferroviaire au Canada. En ce qui concerne le charbon, la situation semble pire. En effet, d'après M. Walter Riva, président de B.C. Coal Ltd, les aciéries japonaises ont ramené leurs importations de charbon canadien à 76% du volume prévu pour l'année 1982-83--(4). M. Riva n'entrevoit pas non plus une reprise de la demande de charbon en 1983, car si les aciéries japonaises, au début de 1980, prévoyaient atteindre un niveau de production de 125 millions de tonnes d'acier, elles envisagent maintenant un maximum de 105 millions de tonnes. Il faut préciser ici que la production totale d'acier en 1982-83, ne dépassera pas 96 millions de tonnes; ceci constitue la première chute sous le niveau des 100 millions de tonnes depuis 1971. Il semble que la récession économique ait frappé là aussi.

3.3 La capacité

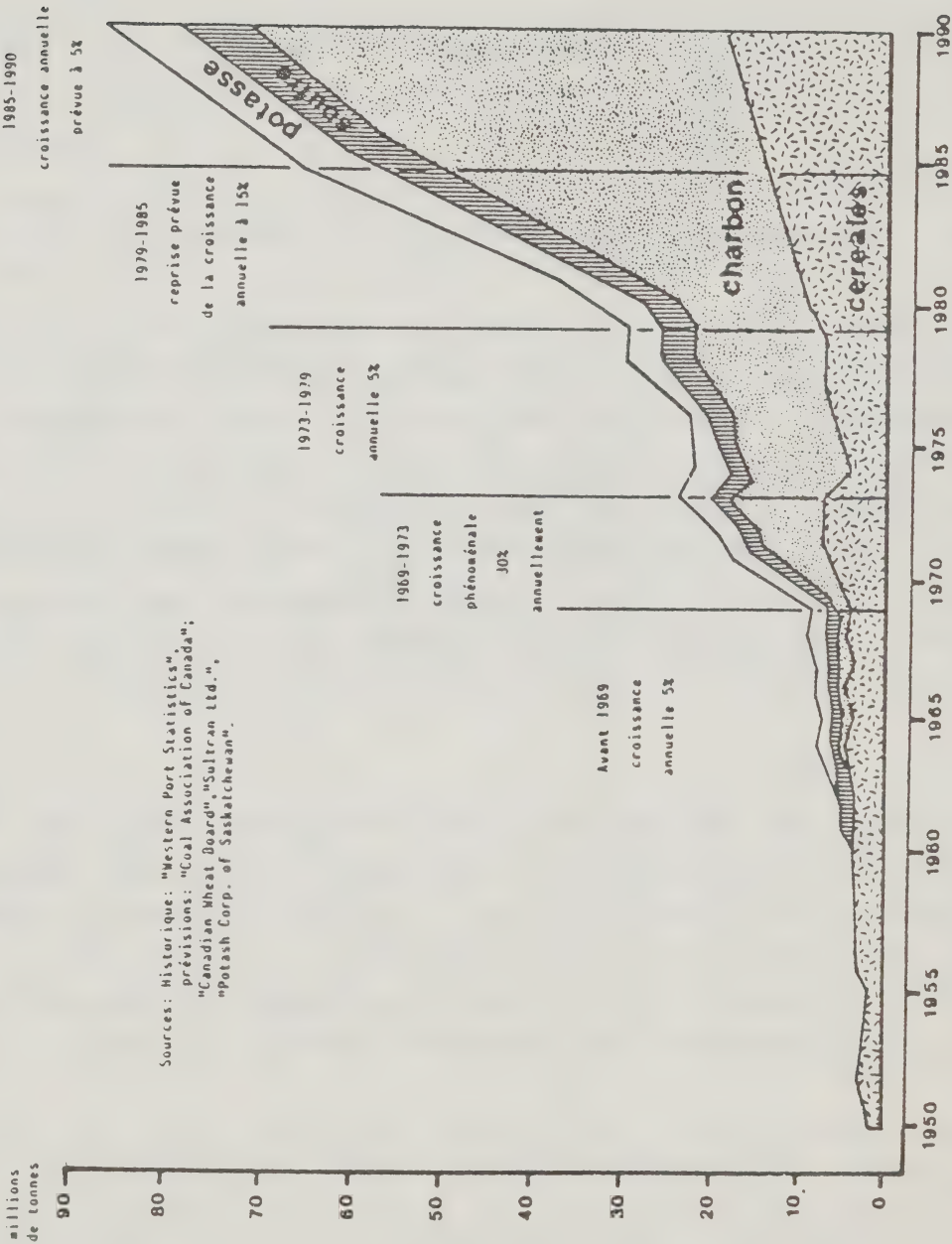
En 1980, les sociétés ferroviaires exploitaient chacune en moyenne 11 trains par jour et par sens--(5), autre l'Alberta et Vancouver. Etant généralement admis que, sur une voie simple, la capacité quotidienne est d'environ 15 trains par sens (6,11), la crise de capacité prévue pour 1985 repose donc sur des prévisions de trafic, dont le charbon constituera de loin la fraction la plus importante, comportant un taux de croissance annuelle élevé soit un taux près de 15% entre 1979 et 1985. Or, nous avons déjà indiqué que ces prévisions ne sont pas en voie de réalisation.

(4) B.C. Coal Chief Lauds proposed Crow Solution, Globe & Mail, Feb. 18, 1983.

(5) First Minister's Conference on the Economy, Feb. 03, 1982, British Columbia Position on Transportation and Canadian Economic Development, document 800-16/024.

FIGURE 3.1

MARCHANDISES EN VRAC DESTINEES A L'EXPORTATION, TRAFIC VERS LE PACIFIQUE PAR LES ROCHEUSES



tiré de Western Transportation Advisory Council, the crises in rail capacity & financing, 1981

Pendant ce temps, les sociétés ferroviaires désirent s'engager dans des travaux d'expansion qui devraient porter la capacité ferroviaire vers Vancouver à un minimum de 19 trains par jour et par sens pour chacune des deux sociétés, capable d'accommoder un trafic potentiel de 70% supérieur à ce qu'il était en 1980. Ainsi, pour les deux sociétés ferroviaires, la capacité vers Vancouver serait de 38 trains par jour, ce qui représente une capacité de transport d'environ 86 millions de tonnes par année--(6). Il faut de plus tenir compte de l'amélioration de la voie vers Prince Rupert. D'autres sources d'information laissent entrevoir une augmentation de capacité encore plus grande pouvant atteindre le double de la capacité actuelle--(7). Il est tentant de rappeler ici les conséquences souvent désastreuses de solutions apportées à des problèmes mal cernés. De plus, au-delà des erreurs et des problèmes mal cernés, toute prévision à moyen ou long terme comporte un certain risque. Qu'on se rappelle les dossiers de Mirabel, LaPrade, voire le programme énergétique national fondé sur une croissance soutenue des prix du pétrole sur les marchés internationaux.

Il nous apparaît évident que la crise de capacité, qui sert de base à la réforme de la politique fédérale de transport des céréales, n'a pas l'acuité qu'on veut lui attribuer et que les travaux d'expansion prévus doteront le réseau ferroviaire de l'Ouest d'une capacité bien supérieure à la demande. En conséquence, nous prévoyons que le coût marginal pour le transport de marchandises sur cette portion neuve et en bon état du réseau sera relativement bas, ce qui incitera les sociétés ferroviaires à offrir une tarification susceptible d'augmenter son utilisation au détriment du système Saint-Laurent/Grands Lacs.

(6) Rail Capacity, Transports Canada, E.H. Gilliat, 1979.

(7) CN sees Crow rate relief permitting 73% increase in total capital lay out, Ross Walker, vice-président, CN Rail, Montain Region. J.D. Bromley, vice-président, CP Rail Pacific Region. Globe & Mail, Feb. 07, 1983.

4.0 LES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

4.1 Les disparités Est / Ouest et la part du Québec

4.1.1 Les investissements projetés par CN et CP pour la période 1983-1992

Le tableau 4.1 présente la répartition régionale des investissements ferroviaires prévus pour la prochaine décennie.

TABLEAU 4.1

REPARTITION REGIONALE DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES, 1983-92

DONNÉES	OUEST	ONTARIO	QUÉBEC	ATLANTIQUE	SOUS-TOTAL EST	TOTAL CANADA
MILLIARDS \$ (courants)	9.5	4.5	1.4	1.1	7.0	16.5
%	57.6	27.3	8.5	6.6	42.4	100

Source: Gouvernement du Canada (1er février 1983)
Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation
Plans d'investissement des sociétés ferroviaires

Le Québec ne bénéficierait donc que de 8,5% des investissements totaux de 16,5 milliards \$ projetés par les sociétés ferroviaires pour la décennie 1983-92.

Il est vrai que la part de l'Est figurant dans ces prévisions s'est considérablement accrue par rapport aux estimations véhiculées par la documentation fédérale de 1982--(8). En effet, la part de l'Est serait de 7 milliards \$ sur un total de 16,5 milliards \$ alors que selon les estimations antérieures, elle aurait été de 4,8 milliards \$ sur un total de 17,8 milliards \$.

(8) Transports Canada, Communiqué de presse no 26/82, 8 février 1982.

Par ailleurs, il ressort des données présentées ci-haut que l'Ontario prend la part du lion des sommes dévolues aux provinces de l'Est, soit 4,5 milliards \$ qui présentent certes 27,3 % du total canadien de 16,5 milliards \$, mais en même temps 64% des 7,0 milliards alloués à l'Est pour la décennie.

4.1.2 Les dépenses d'immobilisations prévues par CN et CP pour la période 1983-87

Suite à une demande du ministre des Transports du Canada, M. Jean-Luc Pépin de préciser leurs dépenses totales pour l'année, ainsi que les montants qui seront dépenses dans chaque région en 1983 et les principaux projets qui seront entrepris, les sociétés ferroviaires ont fourni des plans d'investissement relativement fermes et précis s'étalant jusqu'en 1987. Le tableau 4.2 présente la répartition régionale de ces plans d'investissement. Les immobilisations prévues comprennent les travaux de voie et l'achat de matériel roulant.

TABLEAU 4.2
IMMOBILISATIONS PREVUES, CN-CP, 1983-1987%

		1983		1984-87		TOTAL 1983-87	
		M \$ (courants)	%	M \$ (courants)	%	M \$ (courants)	%
CN							
OUEST		338	69	2 249	70	2 588	70
EST		153	31	962	30	1 115	30
SOUS-TOTAL		491	100	3 212	100	3 703	100
CP							
OUEST		230	73	2 209	78	2 439	78
EST		85	27	616	22	701	22
SOUS-TOTAL		315	100	2 825	100	3 140	100
TOTAL CN - CP							
OUEST		568	70	4 458	74	5 027	73
EST		238	30	1 578	26	1 817	27
TOTAL		806	100	6 036	100	6 843	100

Source: Gouvernement du Canada, février 1983

Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation

Paieement provisoire aux sociétés ferroviaires

- texte de présentation - CN Rail, tableau B - CP Rail, relevé B

En tentant de concilier cette programmation quinquennale 1983-87, qualifiée de «relativement ferme», avec les «dépenses directes projetées par CN et CP» pour la décennie 1983-92, on découvre:

- qu'au cours des cinq premières années, l'Ouest accapare 70% des investissements du CN et 78% du CP;
- de telle sorte que c'est au cours du second quinquennat, soit de 1988 à 1992, que l'est devra effectuer son rattrapage pour atteindre sa part de 42,4% 100 des investissements totaux de 16,5 milliards annoncés pour la décennie, c'est-à-dire 7 milliards \$.

En d'autres termes, alors que l'Ouest bénéficiera d'ici 1987 de plus de la moitié des investissements prévus pour la décennie (environ 5,0 sur 9,5 milliards \$), l'Est, au cours de la même période, ne touchera qu'à peine le quart (soit 1,8 milliards \$) des 7,0 milliards prévus pour la décennie.

Sachant que les sociétés ferroviaires qualifient leur programmation 1983-87 de «relativement ferme», que doit-on alors penser des projets d'investissements se rapportant à la période 1988-92?

C'est donc dire que la majeure partie (76%) des 1,4 milliards \$ alloués au Québec pour la décennie 1983-92, ne se «matérialiserait» qu'après 1987. Dans la mesure où le ratio calculé plus haut pour l'ensemble des provinces de l'Est serait directement applicable, ce serait donc à environ 25% des 1,4 milliards \$, soit à 350 millions \$ que devrait s'attendre le Québec au titre des investissements ferroviaires totaux pour la période 1983-87.

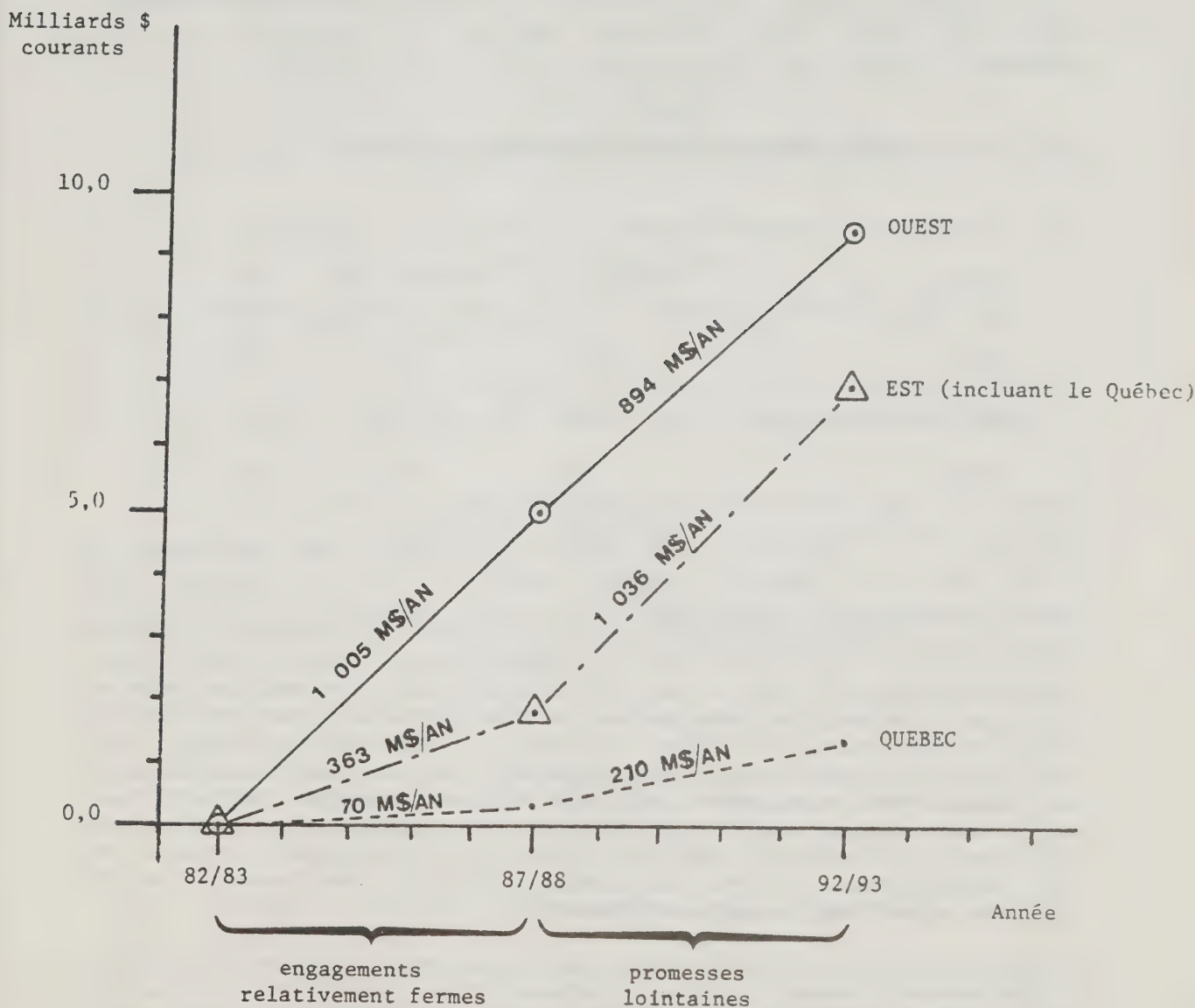
Alors que les dépenses annuelles dans l'Ouest évoluent presque linéairement, c'est-à-dire que les sommes à dépenser chaque année jusqu'en 1992-93 sont à peu près égales, le rythme des dépenses prévues dans l'est est particulièrement au Québec, sera lent de 1983 à 1987 ceci signifie que ce rythme devra presque tripler après 1987 pour que l'Est et le Québec bénéficient réellement des investissements promis.

En termes quantitatifs, une progression linéaire des investissements prévus aurait assuré au Québec un montant annuel de 140 millions \$ (1,4 milliards \$ / 10 ans) alors que le plan proposé ne générera qu'un montant annuel moyen de 70 millions \$ (350 millions / 5 ans) pour la période 83-87; ceci implique que les investissements annuels de 1988 à 1992 au Québec, devront dépasser le seuil des 200 millions \$ si le Québec doit en fait bénéficier d'investissements totaux de 1,4 milliards \$.

Il faut retenir aussi que les investissements prévus par le gouvernement fédéral sont exprimés en dollars courants et non en collard constants de 1982. Ainsi, la prise en compte de l'inflation aggrave encore la disparité Est / Ouest au chapitre des investissements ferroviaires.

FIGURE 4.1

EVOLUTION CUMULATIVE DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES DU CN ET DU CP
1982/1983 A 1992/1993



Source: Tableaux 4.1, 4.2 et 4.3

La figure 4.1 illustre l'évolution fort différente des immobilisations ferroviaires dans l'Est et dans l'Ouest au cours de la provhaine décennie.

De plus, le tableau 4.3 donne la répartition régionale des investissements annuels moyens des sociétés ferroviaires pour les périodes 1983-87 et 1988-92 ainsi que les ratios entre ceux-ci. Rappelons qu'il s'agit ici de moyennes calculées à partir des investissements prévus jusqu'à 1987 et jusqu'en 1992, investissements dont on se connaît pas l'évolution précise à l'intérieur de cette période.

TABLEAU 4.3
INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES ANNUELS MOYENS
(en millions de dollars courants)

RÉGION	1983-87 (A)	1988-92 (B)	B/A
OUEST	1 005	894	0.889
EST (Québec inclus)	363	1 036	2.854
QUÉBEC	70	210	3.000

D'ailleurs, en page 3 de sa lettre du 28 janvier 1983 à M. Pepin, le p.d.g. du CN M. Maurice LeClair établit à 22,4 millions \$ les investissements du CN pour 1983 dans la région administrative du Saint-Laurent, qui se situe en majeure partie au Québec; en revanche, la région administrative des Grands Lacs, qui correspond à l'Ontario, bénéficiera de 89,4 millions \$. Pour sa part, M. W.W. Stinson, président de Canadien Pacifique Limitée, ne précise pas la répartition par provinces dans sa lettre du même jour à M. Pepin, toutefois, un communiqué de presse émis par CP Rail le premier février 1983 permet d'estimer les investissements de cette entreprise au Québec pour 1983 à une vingtaine de millions. C'est donc sur environ 40 millions \$ d'investissements ferroviaires que peut compter le Québec en 1983 sur un total de 800 millions \$, soit 5% des investissements prévus au Canada et 11% des investissements de 350 millions prévus pour la période 1983-87.

Qu'arrivera-t-il, si après examen par le parlement canadien en 1985-86, on bouleverse à nouveau le plan de subvention aux sociétés ferroviaires alors qu'une grande partie des investissements dans l'Ouest serait déjà réalisée, contrairement à ceux dans l'Est?

4.2 La nature des investissements

Selon la documentation rendue publique le premier février 1983 par le gouvernement fédéral--(9), tous les investissements ferroviaires programmés par le CN et le CP, tant pour l'année 1983 que pour la période 1983-87, se rapportent aux besoins des services marchandises et se concrétiseront principalement sur les grandes lignes.

Ces investissements comprennent:

- des remplacements ou renouvellements de voie, matériel roulant et autres équipements dans l'Ouest comme dans l'Est;
- des améliorations aux installations existantes dans l'Ouest comme dans l'Est;
- des travaux d'expansion essentiellement exécutés pour l'accroissement de la capacité dans l'Ouest.

Nous constatons qu'au cours de la période 1983-87, cette dernière catégorie de travaux accaparera:

- 1,6 milliards \$, soit 43% des 3,7 milliards d'investissements totaux du CN sur l'ensemble de son réseau (Lettre de monsieur LeClair à monsieur Pépin, p. 4);
- 1,9 milliards \$, soit 61% des 3.1 milliards que le CP compte investir pour l'ensemble de son réseau (lettre de monsieur Stinson à monsieur Pépin, p. 5).

Les principaux travaux visant à accroître la capacité du réseau ferroviaire de l'Ouest au cours de la période 1983-87 consisteront dans:

- le doublement d'un tronçon de 150 km et la construction d'un raccordement de 48 km sur la ligne Edmonton / Vancouver du CN;
- l'installation de la Commande centralisée de la circulation, la construction ou l'allongement de voies d'évitement et l'installation de rails lourds sur la ligne Edmonton / Prince Rupert de cette même compagnie;
- le percement du second tunnel du Col de Rogers sur la ligne Calgary / Vancouver du CP;

(9) Gouvernement du Canada, février 1983

Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation
Païement provisoire aux sociétés ferroviaires

- diverses améliorations aux voies d'évitement ainsi qu'aux systèmes de signalisation et de églécommunication de cette même compagnie;
- l'agrandissement et la modernisation de plusieurs cours de triage et ateliers, tant du CN que du CP, dans les Prairies et en Colombie-Britannique.

Considérés globalement pour le CN et le CP, ces investissements se répartissent grosso-modo moitié/moitié entre:

- d'une part, des renouvellements et des améliorations mineures aux réseaux et équipements tant de l'Est que de l'Ouest;
- d'autre part, des «travaux d'expansion» visant à accroître la capacité du réseau de l'Ouest.

On n'y retrouve donc:

- aucun programme de revalorisation des embranchements de l'Est;
- aucun investissement spécifiquement destiné à l'amélioration des voies du Corridor Québec / Windsor pour les besoins de Via Rail.

4.3 La provenance des capitaux

4.3.1 Pour les sociétés ferroviaires

Les tableaux et relevés annexés aux lettres du 28 janvier 1983 de messieurs LeClair et Stinson à monsieur Pépin établissent la part des investissements de l'exercice 83 et de la période 1983-87, qui sont désormais rendus possibles par la nouvelle politique fédérale relative aux tarifs du Nid-de-Corbeau et programmes connexes (incluant des allègements fiscaux dans le cas du CP). Le tableau 4.4 présente l'incidence de la nouvelle politique fédérale sur les investissements ferroviaires.

En conciliant ces données avec celles de la section 4.2, on s'aperçoit que les immobilisations pour fins d'accroissement de la capacité dans l'Ouest, à savoir 1,6 milliards \$ chez CN et 1,9 milliards \$ chez CP pour un total de 3,5 milliards \$, correspondent presque au montant des investissements induits par la nouvelle politique.

De fait, le CN et le CP répétaient depuis plusieurs années qu'ils ne pouvaient accroître la capacité de leurs lignes de l'Ouest sans un règlement préalable du problème du tarif du Nid-de-Corbeau. Ces chiffres sont donc conformes aux propos tenus jusqu'ici par les sociétés ferroviaires.

TABLEAU 4.4

INVESTISSEMENTS PREVUS POUR LA PERIODE 1983-1987
AVEC ET SANS LA NOUVELLE POLITIQUE
(en millions \$ courants)

	SANS LA NOUVELLE POLITIQUE	AVEC LA NOU- VELLE POLITIQUE	DIFFÉRENCE (IMMOBILI- SATIONS SUPPLÉMENTAIRES)	VARIATION %
CN				
OUEST	1 219	2 588	1 369	+ 112
EST	925	1 115	190	+ 20
SOUS-TOTAL	2 144	3 703	1 559	+ 72
CP				
OUEST	974	2 439	1 465	+ 150
EST	463	701	238	+ 51
SOUS-TOTAL	1 437	3 140	1 703	+ 118
CN et CP				
OUEST	2 193	5 027	2 834	+ 129
EST	1 388	1 816	438	+ 31
TOTAL	3 581	6 843	3 262	+ 91

Source: Gouvernement du Canada, février 1983

Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation

Paieement provisoire aux sociétés ferroviaires

Annexes: - lettre du 26 janvier 1983 du ministre Jean-Luc Pépin à monsieur Maurice LeClair, p.d.g. du Canadien National et à monsieur W.W. Stinson, président du Canadien Pacifique Limitée;
- réponses du 28 janvier 1983 de messieurs LeClair et Stinson au ministre Jean-Luc Pépin.

Concrètement, sans la nouvelle politique fédérale, le CN et le CP auraient réalisé, à même leurs fonds autogénérés, une bonne partie des investissements requis dans le renouvellement des voies et équipements dans l'Est comme dans l'Ouest. Par contre, ils n'auraient pu effectuer les grands travaux d'expansion de capacité dans l'Ouest; tout au plus auraient-ils pu différer certaines améliorations et même certains

renouvellements requis dans l'Est, pour affecter ces fonds aux plus urgents des travaux d'accroissement de capacité dans l'Ouest.

Cette plus grande disponibilité financière permet donc un accroissement des immobilisations dans l'Est, de l'ordre de 438 millions \$ pour CN et CP combinés pour la période 1983-87. Bien que non négligeables, ces immobilisations supplémentaires sont sans commune mesure avec leur contrepartie de l'Ouest, qui se chiffre à plus de 3 milliards \$ pour la même période (CN et CP combinés). Alors que la nouvelle politique fédérale se traduira par un accroissement des immobilisations de 129% dans l'Ouest au cours de la période 1983-87, cet accroissement ne sera que de 31% dans l'Est; de plus, ces accroissements s'appliquent à des investissements qui étaient déjà beaucoup plus importants dans l'Ouest (2,191 milliards \$ vs 1,388 milliards \$ pour l'Est.)

4.3.2 Pour le gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral a engagé 3,7 milliards \$ dans l'amélioration du transport dans l'Ouest pour les quatre années--récolte 1982-83 à 1985-86. Ces dépenses comprennent la nouvelle «allocation du Nid-de-Corbeau» (incluant les paiements provisoires 1982-83) et autres éléments connexes, de même que la poursuite de programmes déjà en place. Elles peuvent donc se schématiser comme suit:

TABLEAU 4.5

DEPENSES FEDERALES, 1982-1986

POURSUITE DES PROGRAMMES EXISTANTS (en millions \$)		NOUVEAUX PROGRAMMES (en millions \$)	
- Remise en état des embran- ments (Prairies)	380,2	- Paiements provisoires 1982-83	313,0
- Achat et location de wagons-trémies	434,3	- Allocation du Nid-de-Corbeau (1983-84 à 1985-86)	1 954,8
- Subventions aux embranche- ments (1982-83 et 1983-84)	278,0	- Participation fédérale aux augmentations de coûts	146,0
Sous-total	1 092,5	- Paiement d'appoint agricole	204,1
		Sous-total	2 617,9

Pour un grand total de 3 716 millions \$, en comptant des frais d'administration de 5,7 millions.

Source: Gouvernement du Canada, février 1983

Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation
Aspects financiers, p. 1

Bien que le gouvernement fédéral ait annoncé à maintes reprises au cours des dernières années la création du «Western Development Fund», variant de 3 à 4 milliards selon les sources, il reste que la nouvelle politique lui coûtera, pour la seule période 1983-86, 2,3 milliards de plus que n'auraient coûté la simple poursuite des programmes existants--(10). On est donc en droit de se demander où le gouvernement fédéral pourra trouver de telles sommes et ce qu'il adviendra des programmes d'aide au transport dans l'Est tel que ceux du MFRA et de Via Rail.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à investir dans des infrastructures de transport de l'Est du Québec et des provinces de l'Atlantique, les sommes qu'il aura économisées au cours des cinq prochaines années à même le retrait d'une partie des subventions des programmes MFRA et ARFAA (voir annexe 2.0). Cette attitude tranche avec celle qu'il a adoptée dans l'Ouest. Dans l'Est, le gouvernement fédéral finance un programme d'investissements à même les économies qu'il réalise en réduisant un programme de subventions dont l'Est avait bénéficié jusqu'ici; par contre dans l'Ouest, il crée de nouveaux programmes totalisant 2,3 milliards \$ pour la période 1982-83 à 1985-86, lesquels viennent s'ajouter au 1,3 milliards \$ requis au cours de la même période pour la poursuite de programmes existants.

Du côté de Via Rail, faut-il rappeler qu'en dépit des coupures et réductions de service de novembre 1981, cette société a reçu pour 1981/1982 un paiement de 506 millions \$--(11). Dans son plan de dépenses pour l'année fiscale 1983/1984 déposé le 22 février 1983, le gouvernement fédéral indique qu'il devra fournir une somme de 755 millions \$ pour le budget d'exploitation et d'équipement de Via Rail. Bref, une situation qualifiée d'alarmante par l'Auditeur général du Canada, qui a suggéré, sinon recommandé d'autres coupures--(12).

Certes, les responsables de Transports Canada et de Via Rail ont maintes fois nié l'imminence d'autres coupures et réductions de service. Mais les mesures de 1981 n'ont pas produit les résultats escomptés, n'ayant procuré semble-t-il que des économies d'une cinquantaine de millions \$ contre les 100 millions \$ espérés--(11), réduisant d'autant les

(10) Nous faisons l'hypothèse que le programme de subvention pour le maintien des embranchements serait maintenu en 1984-85 et 1985-86, à un coût de 300 millions \$, même si la nouvelle politique n'était pas adoptée.

(11) La Presse, mercredi le 23 février 1983.

(12) Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports, Chambre des communes, le jeudi 18 novembre 1982 - fascicule no 81, p. 81:57 à 81:59.

possibilités de renouvellement du matériel roulant--(13). De plus, considérant l'ampleur du déficit de 1982, comment le gouvernement fédéral pourra-t-il supporter simultanément au cours des cinq prochaines années ce fardeau croissant que sont les services passagers et ses nouveaux engagements dans l'Ouest en matière de transport des marchandises?

Quant aux investissements majeurs de l'ordre de 1 à 2 milliards \$ que Via Rail souhaiterait faire dans le Corridor Québec/Windsor pour «renverser la vapeur», c'est-à-dire faire du train une alternative valable à l'automobile et de ce fait un système, sinon rentable, tout au moins viable, est-il encore permis d'en rêver maintenant que Transports Canada a décidé de consacrer 3,7 milliards \$ à l'Ouest au cours des quatre prochaines années? Sachant que ce ministère n'a même pas réussi à concrétiser le modeste «projet de démonstration» Montréal / Québec promis par le ministre Otto Lang en 1975, projet qui aurait coûté tout au plus 30 millions de dollars à l'époque, il est permis d'en douter.

4.4 Les retombées industrielles

Dans la documentation rendue publique le premier février 1982--(14) on indique que pour la période 1983-1992, le Québec bénéficierait de 1,4 milliards \$ d'investissements ferroviaires, soit 8,5% des 16,5 milliards \$ prévus au Canada. En outre, on a estimé, à l'aide d'un modèle d'impact économique que le Québec pourrait profiter de 5,0 milliards \$ de «ventes industrielles», c'est-à-dire 14,4% des 34,8 milliards prévus.

Il importe de rappeler que sur les 1,4 milliards \$ d'investissements prévus au Québec, seulement 25% seront réalisés au cours des cinq prochaines années et peuvent être considérés comme relativement fermes. Aucun engagement précis n'a été fourni relativement aux investissements qui seraient réalisés entre 1987 et 1992.

Il nous apparaît donc plus prudent de limiter notre analyse aux cinq prochaines années, années pour lesquelles on peut considérer que les plans d'investissements sont plus fermes et années pour lesquelles également les sociétés ferroviaires ont fourni certains détails qui permettent d'évaluer les retombées au Québec des investissements ferroviaires.

Pour la période de 83-87, CP Rail prévoit acheter des locomotives, wagons et autres équipements pour un total de 722 millions \$. Afin d'obtenir une estimation de la répartition locomotives / wagons, nous avons posé les hypothèses suivantes:

-
- (13) Via Rail a pu commander, tel qu'énoncé en 1981, dix nouveaux LRC; mais elle n'a pu à ce jour commander les nouveaux autorails promis en 1981.
- (14) Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation
Plans d'investissement des sociétés ferroviaires
Gouvernement du Canada, 83-02-01

- les locomotives et wagons seront achetés dans la même proportion que la flotte existante, c'est-à-dire une locomotive pour 43 wagons-- (15);
- le coût moyen d'une locomotive a été estimé à 1,5 millions \$--(16) et celui d'un wagon à 75 000 \$;
- l'item «autre équipement» a été assimilé aux locomotives et wagons.

Ces trois hypothèses permettent d'estimer le nombre de locomotives et de wagons qui seraient vraisemblablement achetés, soit 152 locomotives (228 millions \$) et 6 570 wagons pour une valeur de 492 millions \$.

Pour 1983, le paiement provisoire destiné à CP Rail ne modifiera pas le programme d'achat de locomotives, lequel prévoit que 56 millions \$ seront affectés à l'achat de locomotives destinées à l'Ouest du pays et que 14 millions \$ le seront pour des locomotives destinées à l'Est.

Selon toute probabilité, ces locomotives seront produites par G.M. of Canada, London, Ontario. Par contre, le paiement provisoire signifie que l'achat de matériel remorqué et autres machines passera de 2 à 10 millions \$ en 1983.

Pour sa part, CN Rail prévoit acheter des locomotives, wagons et autre matériel pour un total de 715 millions \$ entre 1983 et 1987. La méthode décrite précédemment pour CP Rail permet d'estimer que CN Rail achètera environ 151 locomotives (226 millions \$) et 6 507 wagons (448 millions \$) d'ici 1987.

Pour l'année 1983, le paiement provisoire ne change en rien le plan d'investissement en matériel de CN Rail. En effet, celui-ci dépensera 40,6 millions en achetant de matériel, avec ou sans la solution proposée. De plus, ce plan d'achat de matériel ne prévoit pas l'acquisition de locomotives ou de wagons pour l'année 83.

Au total, les chemins de fer achèteraient d'ici 1987 des locomotives pour un total d'environ 454 millions. La part de Bombardier MLW pour le marché canadien des locomotives de fret est d'environ 26%--(17), donc celle-ci peut espérer réaliser des ventes d'environ 118 millions\$.

CN Rail et CP Rail prévoient acheter des wagons et autre matériel de travail pour 980 millions \$ d'ici 1987. La part historique de Marine Industries à ce chapitre est de l'ordre de 20%. Elle peut donc espérer réaliser des ventes d'environ 196 millions \$.

(16) Nouvelles CP Rail, 9 fév. 1983, vol. 13, no 3.

(17) Selon le ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme du Québec, outre les 22 locomotives LRC, Bombardier MLW a fabriqué 66 des 250 locomotives de fret livrées au Canada en 1981.

Ainsi, pour les cinq prochaines années, outre les 350 millions \$ d'investissements qui y seraient effectués, le Québec pourrait bénéficier de ventes de matériel roulant totalisant environ 300 millions \$.

Notons enfin que le Québec ne produit pas de rails et qu'il produit très peu de traverses; par contre, il fabrique des pièces de wagons (roues), du matériel de voie et du matériel de télécommunication. Il est donc probable que des industries d'ici réaliseront des ventes dans ces domaines particuliers. A ce stade-ci, il n'apparaît pas possible de quantifier ces achats.

Par contre, il faut souligner que la politique fédérale annoncée le 1er février 1983 ne prévoit qu'une somme de 75 millions \$, sur une période de cinq ans, sera affectée à divers programmes de développement dans l'Ouest, et en particulier au développement de l'industrie de fabrication de matériel ferroviaire. Un tel développement est susceptible de se faire aux dépens des industries de l'Est.

4.5 Une synthèse

Nous constatons que:

- le Québec ne bénéficierait que de 8,5% des investissements totaux de 16,5 milliards \$, alors que l'Ouest retire la grosse part de gâteau avec 57,6%;
- au cours des cinq prochaines années, période pour laquelle les plans d'investissement sont considérés comme relativement fermes, les sociétés ferroviaires dépenseront dans l'Ouest quelque 55% des sommes prévues pour la prochaine décennie. Au Québec, cette part serait de 25% seulement. Ainsi, les investissements prévus au Québec sont beaucoup plus incertains, et l'importance des disparités Est/Ouest se trouve accentuée par la prise en compte de l'inflation;
- les investissements prévus par CN et CP se répartissent moitié/moitié, entre, d'une part des renouvellements et des améliorations mineures aux réseaux et équipements tant de l'Est que de l'Ouest, et d'autre part, des travaux d'expansion visant à accroître la capacité du réseau de l'Ouest;
- la nouvelle politique coûtera au gouvernement fédéral, pour la seule période 1983-1986, quelque 2,3 milliards \$ de plus que n'aurait coûté la simple poursuite des programmes existants;
- la nouvelle politique du gouvernement fédéral induit d'importantes retombées économiques... localisées en très grande partie dans l'Ouest. Sur les 6,8 milliards \$ d'investissement prévus d'ici 1986-87, outre les retombées liées aux travaux exécutés au Québec (350 millions \$), le Québec devra se contenter de contrats totalisant environ 300 millions \$ pour la fourniture de matériel roulant; et enfin,
- le développement de l'industrie de fabrication de matériel ferroviaire dans l'Ouest, stimulé par les crédits du gouvernement fédéral, est susceptible de se faire aux dépens des industries de l'Est.

5.0 LE RESEAU D'EMBRANCHEMENTS

L'histoire des chemins de fer canadiens a connu, à la fin du siècle dernier et au début du XXe siècle, le développement d'un réseau très élaboré. L'histoire plus récente des transports au Canada a vu se développer d'importantes infrastructures portuaires, maritimes et routières. Compte tenu de ces deux facteurs et d'une croissance économique inégale, plusieurs segments du réseau ferroviaire étaient et sont encore sous-utilisés aujourd'hui.

5.1 Le mécanisme d'abandon

Lorsque les sociétés ferroviaires veulent abandonner un embranchement qu'elles estiment non rentable, elles peuvent avoir recours à un mécanisme découlant des dispositions de la Loi nationale sur les transports de 1967--(18), et qui prévoit les démarches suivantes:

- lorsqu'une société ferroviaire encourt un déficit chronique sur un «embranchement» (défini par la jurisprudence comme une ligne de nature «locale» par opposition aux lignes «principales» assurant du trafic de transit), cette société peut déposer à la CCT une requête en abandon accompagnée d'un état des «pertes réelles», lesquelles doivent être établies conformément à l'Ordonnance R-6313 sur les frais ferroviaires--(19);
- la Commission canadienne des transports (CCT) doit alors étudier la requête, vérifier les états financiers qui lui ont été soumis et, le cas échéant, tenir des audiences publiques pour entendre les oppositions à l'abandon;
- si elle a la conviction que l'embranchement est non rentable (au sens de la loi) et susceptible de le demeurer, la Commission ordonnera soit l'abandon soit le maintien en service; dans ce dernier cas, elle devra compenser pleinement (selon R-6313) la société ferroviaire et elle devra en outre réviser sa décision à tous les cinq ans.

(18) Dont les principes se traduisent dans l'article 256 de la Loi sur les chemins de fer, SRC, chap. R-2.

(19) L'Ordonnance R-6313 a été adoptée en 1969 par la Commission canadienne des transports pour le calcul du coût variable du transport par chemin de fer ou pour l'établissement de la perte réelle. Il s'agit essentiellement d'un ensemble de règles et procédures qui identifie les éléments ce coût dont il faut tenir compte et qui permet d'établir des coûts unitaires de transport ferroviaire.

5.2 Les privilèges de l'Ouest

Or ce mécanisme d'abandon prévu à l'origine pour rationaliser le réseau d'embranchements des Prairies, n'a pas joué son rôle. En effet, en 1967, des 31 073 km d'embranchements existant, environ 25 277 km ont été soustraits de la procédure de requête en abandon. A l'expiration de ce moratoire en 1974, le gouvernement fédéral a établi un réseau de base dans les Prairies, réseau dont l'existence est garantie jusqu'à l'an 2000. Par la suite, les travaux de la Commission Hall et d'autres groupes ont amené un élargissement de ce réseau de base.

Aujourd'hui, 92% du réseau d'embranchements des Prairies échappe à la procédure normale d'abandon et, conséquemment, à toute tentative de rationalisation de la part des chemins de fer. Le déficit d'exploitation engendré par ces embranchements a coûté 152 millions \$ en subvention pour la seule année 1980. Pour la décennie 1971-81, ces subventions totalisent 754 millions \$--(20).

De plus, de 1977 à 1982, le gouvernement fédéral a dépensé 402 millions \$ pour la remise en état des embranchements des Prairies, et il est prêt à engager 670 millions \$ supplémentaires d'ici 1990, ce qui porte le total des dépenses de ce programme à 1 072 milliards \$. Il faut noter que ce programme, annoncé en 1977, prévoyait au départ des dépenses de 700 millions \$--(21).

A titre de comparaison, les subventions destinées aux embranchements non protégés dans l'Ouest et ailleurs au Canada ont été de 17,8 millions \$ en 1980 et de 56,9 millions \$ pour la décennie de 1971-80--(20). Le principe 6, énoncé dans le chapitre VI «Sommaire des recommandations et observations supplémentaires» du rapport Gilson se lit comme suit: «Le nouveau cadre à établir devrait favoriser une meilleure efficacité et économie de fonctionnement du système de transport des grains et du système ferroviaire de l'Ouest dans son ensemble»--(22). Malgré ce principe, le gouvernement fédéral n'a pas jugé opportun de rendre à nouveau opérationnel pour les embranchements de l'Ouest le mécanisme prévu par la loi qui aurait permis cette rationalisation. Pourtant, l'impact financier d'une telle rationalisation n'est pas négligeable: en effet, à titre d'exemple, une simple réduction d'une journée dans le cycle moyen de 21 jours des wagons céréaliers permettrait d'effectuer le même transport total en utilisant 1 000 wagons-trémies de moins; ce qui se traduirait par une économie de quelque 70 millions \$ au chapitre des investissements--(23).

(20) Sources: Rapports annuels de la CCT.

(21) Gouvernement du Canada, Pour un transport amélioré dans l'Ouest, Les décisions en matière de politique, 1er février 1982, p. 17.

(22) J.C. Gilson, Le transport des grains dans l'Ouest, Ottawa, 1982

(23) Speech to the Financial Post Conference on Western Transportation, Arthur Kroeger, deputy Minister of Transport, Edmonton, September 02, 1982.

5.3 L'impact du mécanisme d'abandon actuel

Au Québec, le mécanisme d'abandon des embranchements non rentables fonctionne tel que prévu par la Loi nationale sur les transports. Déjà plusieurs embranchements ont fait l'objet de demandes d'abandon à la CCT et le MTQ a toujours collaboré à l'étude de ces dossiers.

Par contre, la géographie et l'économie se sont dans certains cas combinés pour rendre déficitaires des «embranchements régionaux» encore utilisés et nécessaires, sans compter leur rôle possible comme outil de développement.

Certes, la CCT a jusqu'ici accordé des sursis à ces lignes régionales. Cependant, même dans le cas d'une décision favorable de la CCT, le mécanisme contient un élément intrinsèque d'inefficacité:

- une décision de la CCT n'était valable que pour cinq ans, les industries déjà en place sur les lignes hésitent à confier davantage de trafic aux chemins de fer. En effet, pour s'assurer une continuité de leur service de transport, la plupart des industries voudront conserver ou développer une expertise en matière de camionnage. Par ailleurs, une nouvelle industrie ayant un besoin absolu du rail ira se localiser sur une ligne principale et non sur un embranchement dont l'existence est remise en cause à tous les cinq ans. Pour les mêmes raisons, les chemins de fer sont peu enclins à investir sur un embranchement susceptible d'abandon de cinq ans en cinq ans.

Cet élément a d'ailleurs déjà été utilisé pour justifier le «gel» des embranchements des Prairies (réfection des voies, modernisation des élévateurs, etc.)--(24).

De plus, cette carence d'investissement des chemins de fer entraîne une détérioration de la voie qui peut interdire la circulation de matériel roulant moderne plus lourd (wagons de 100 tonnes). L'exploitant ferroviaire doit alors utiliser du matériel roulant plus âgé, plus petit, donc moins efficace, ce qui se produit par une tarification à la hausse pour les clients.

(24) Neil, Doug; «Recommendation to the minister of Transport on Prairie Branch Lines», 1979, p. VIII.

5.4 La situation au Québec

Les tableaux 5.1 et 5.2 résument la situation au Québec relativement à la question des embranchements. On constate que 20 embranchements totalisant plus de 1 000 km ont fait l'objet de requêtes en demande d'abandon depuis 1970, et que huit de ces requêtes concernent des embranchements à caractère régional.

TABLEAU 5.1

REQUETES EN DEMANDE D'ABANDON A LA CCT DEPUIS 1970 AU QUEBEC

EMBRANCHEMENTS			
	TOTAL	LOCAL OU TRANSIT*	RÉGIONAL
Nombre	20	12	8
Longueur (km)	1 004,5	273,2	731,3

* Embranchement local: embranchement desservant une seule localité elle-même sise à moins d'une trentaine de kilomètres d'une voie ferrée principale.
Embranchement de transit: route alternative pour les trains.
Ces demandes d'abandon ont été accordées ou devraient l'être sous peu.

TABLEAU 5.2

STATUS DES HUIT EMBRANCHEMENTS REGIONAUX DU QUEBEC

	<u>Nombre</u>	<u>Km</u>
Embranchements maintenus sur ordre de la CCT (en tout ou en partie). La CCT a autorisé l'abandon de 58,3 km.	4	283,5
Embranchements en attente de décision. L'objection du MTQ ne porte pas nécessairement sur la longueur totale des embranchements.	4	389,5

Or, la CCT devra réviser sa décision sur les quatre embranchements dont elle a déjà ordonné le maintien dans moins de deux ans, c'est-à-dire en 1984.

De plus, le MTQ craint qu'au moins trois nouvelles demandes d'abandon, totalisant 451,6 km, ne soient soumises à la CCT d'ici peu. Enfin, la plupart des voies ferrées au nord du Saint-Laurent dépendent soit du trafic minier, soit du trafic forestier, et bien que ces subdivisions soient actuellement rentables, certaines pourraient facilement devenir victimes de la conjoncture économique actuelle.

Il faut préciser ici que les derniers engagements--(25) du gouvernement fédéral vis-à-vis le transport ferroviaire au Québec constituent un pas dans la bonne direction, mais la révision proposée doit se faire en consultation avec l'ensemble des intervenants plutôt qu'avec les seuls représentants des organismes agricoles de l'Est, car notre économie est plus diversifiée que celle de l'Ouest.

5.5 La solution proposée

Le 19 novembre 1982, à l'issue de la Conférence socio-économique sur la politique céréalière, le ministre des Transports du Québec a demandé que le gouvernement fédéral définisse--(26), comme il l'a fait dans l'Ouest, un réseau québécois de base dont l'existence serait garantie, c'est-à-dire un réseau à l'abri du mécanisme de requête en abandon.

En permettant aux chemins de fer et aux expéditeurs d'amortir sur une période convenable les investissements qu'ils pourraient y faire, cette mesure stimulerait la productivité et l'intérêt de transporteurs ferroviaires et, conséquemment, le développement des régions en cause.

Outre les embranchements régionaux déficitaires précédemment décrits, le réseau de base garanti devrait englober tous les axes régionaux, même s'ils sont présentement rentables: Abitibi, Outaouais, Saguenay / Lac-Saint-Jean, Gaspésie, Charlevoix, ainsi que certains tronçons de la Beauce et de l'Estrie.

Une telle requête n'a rien d'extravagant: sur la base des pertes réelles déclarées par les sociétés ferroviaires dans leurs requêtes en abandon, on peut estimer pour l'année 1983, une fois ces chiffres ajustés pour l'inflation:

(25) ADIEU, CORBEAU, Le Devoir, 5 février 1983. Des mesures de précaution «Révision, par les sociétés de chemin de fer, des besoins de transport ferroviaire dans l'Est du Canada, en consultation avec des représentants des organismes agricoles de l'Est».

(26) Tel que le lui permet l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, (S.R.C., chap. R-2).

- qu'il en coûte tout au plus 2 millions \$ à la CCT pour subventionner les quatre embranchements dont elle a déjà ordonné le maintien (sujet à révision en 1984);
- qu'il lui en coûterait 2 millions ou 3 millions \$ additionnels pour subventionner les quatre autres embranchements sur lesquels elle n'a pas encore rendu de décision (dans l'hypothèse d'une ordonnance de maintien).

Bref, l'établissement par décret d'un réseau de base au Québec ne pourrait coûter au Trésor fédéral qu'au plus 5 millions \$ par année sur la foi des coûts et de la situation de février 1983... soit un montant infime par rapport au coût de cette même mesure adoptée il y a déjà plusieurs années au profit des Prairies et surtout, par rapport à la valeur de cette police d'assurance dont on tant besoin les régions périphériques du Québec.

De toute façon, ces sommes sont déjà versées ou susceptibles d'être versées par la CCT; il ne s'agit donc que d'en assurer la permanence.

5.6 Les besoins québécois en matière de réhabilitation d'embranchements

Nul besoin au Québec de sommes astronomiques comparables au milliard de dollars qu'aura consacré le gouvernement fédéral à la réhabilitation des embranchements des Prairies, une fois complété ce programme de treize ans. D'ailleurs, dans la plupart des cas, on devrait plutôt parler au Québec d'un programme de conservation de la qualité de ces infrastructures ferroviaires régionales.

En effet, les embranchements régionaux présentement déficitaires ont pour la plupart bénéficié, à l'époque où ils étaient rentables, d'investissements qui leur permettent aujourd'hui d'accommoder le trafic existant sans restriction de charges, malgré un niveau d'entretien minimal. Dans de tels cas, il s'agirait d'accroître les niveaux d'entretien et de réintroduire certains programmes de renouvellement pour prévenir leur détérioration jusqu'à un point de non retour.

Toutefois, il existe des situations où la non-éligibilité des embranchements de l'Est à un programme de réhabilitation analogue à celui des Prairies pourrait conduire à un abandon injustifié, au détriment des utilisateurs existants et potentiels.

En effet, il existe au Québec des embranchements ou tronçons d'embranchements, faisant déjà l'objet de requêtes en abandon ou susceptibles de le faire, qui exigeraient des investissements substantiels:

- soit pour réparer l'infrastructure ou un élément particulier de l'infrastructure (tel un pont, par exemple);
- soit pour rehausser la capacité portante aux standards modernes de réseau (120 tonnes);
- soit pour les deux raisons à la fois.

Or, en l'absence d'un programme d'aide aux travaux d'infrastructure, de tels besoins en investissements devraient figurer au budget courant de l'embranchement, ce qui a pour effet:

- soit de gonfler son déficit anticipé;
- soit de le faire passer d'une situation de rentabilité précaire à une situation nettement déficitaire.

Dans un tel cas comme dans l'autre, on risque donc de voir la CCT autoriser des abandons en dépit des besoins des usagers existants et potentiels, tout simplement parce que les programmes de subventions aux déficits d'exploitation ne sauraient absorber le fardeau supplémentaire que représentent les travaux d'infrastructure.

Or, tandis que les Prairies jouissent d'un programme de réhabilitation de treize ans de l'ordre du milliard de dollars, certains embranchements du Québec risquent de disparaître à plus ou moins brève échéance, faute d'un programme similaire, mais combien plus modeste, puisque dans l'immédiat, les besoins les plus urgents ne dépasseraient pas 3 millions \$!

5.7 Une synthèse

Nous constatons que:

- bien qu'en 1967, le gouvernement fédéral adoptait une législation qui en principe, aurait permis une rationalisation des embranchements ferroviaires, il a soustrait de la procédure de requête en abandon plus de 80% du réseau ferroviaire des Prairies. Aujourd'hui, suite à une série de mesures administratives, un réseau de base représentant 92% des voies ferrées des Prairies est garanti jusqu'à l'an 2000;
- devant la piètre qualité des infrastructures ferroviaires des Prairies, le gouvernement fédéral a dépensé plus de 400 millions \$ entre 1977 et 1982 pour la remise en état de ces embranchements. De plus, il s'est engagé à consacrer quelque 670 millions \$ supplémentaires d'ici 1990;

- les embranchements québécois, qu'ils soient de nature locale ou régionale, ne bénéficient pas du même privilège que les embranchements de l'Ouest: leur survie à long terme n'est pas assurée. Ceci a des incidences négatives sur la localisation industrielle et l'investissement ferroviaire;
- l'établissement d'un réseau de base au Québec garanti jusqu'à l'an 2000 devient nécessaire; la définition d'un tel réseau devrait se faire en consultation avec tous les intervenants québécois;
- un programme de conservation de la qualité des infrastructures ferroviaires et d'amélioration devrait être adopté.

6.0 LES INCIDENCES DE LA NOUVELLE POLITIQUE FEDERALE SUR LE SYSTEME SAINT-LAURENT / GRAND LACS

En liant comme il l'a fait «crise de capacité dans l'Ouest» et règlement de la question des taux statutaires du Col du Nid-de-Corbeau, le gouvernement fédéral a résolument opté pour une approche privilégiant les intérêts des provinces de l'Ouest. Ottawa se montre préoccupé par la question de la distribution des grains dans l'Ouest, c'est-à-dire l'acheminement des grains de la ferme aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Churchill et Thunder Bay. De son côté, le Québec est préoccupé par la question de la distribution des grains de l'Ouest. Il considère que le système Saint-Laurent / Grands Lacs fait partie intégrante du système de distribution des grains de l'Ouest. Il ne faut pas oublier que rendu à Vancouver, Prince Rupert et Churchill, le grain canadien est en position d'exportation, mais qu'à Thunder Bay, il est, en très grande partie, en position de transit et doit être transporté jusqu'aux ports du Saint-Laurent pour être en position d'exportation. C'est pourquoi plusieurs éléments du système Saint-Laurent / Grands Lacs sont étroitement liés au commerce des grains. Ceci nous amène à rappeler que la route du Pacifique et le système Saint-Laurent / Grands Lacs sont en concurrence pour certains segments de marché, des grains en particulier.

Déjà, en 1970, une étude réalisée par D.W.M. Carr et Associés (voir annexe 3.0) reconnaissait cette concurrence entre le système Saint-Laurent / Grands Lacs et ce qu'elle appelle la route du Pacifique. Les auteurs du rapport précisent que «L'avantage de la route du Pacifique s'est accru au point qu'une part de plus en plus grande des grains à destination de l'Europe utilise maintenant cette route» (p. 17). Il faut noter, tel que l'indique le tableau 6.1, que le «marché naturel» du système Saint-Laurent / Grands Lacs, c'est-à-dire l'Europe de l'Ouest, l'Europe de l'Est, l'Afrique et le Moyen-Orient représente, depuis 1972, de 44% à 60% des exportations canadiennes du grain. Selon les données présentées au tableau 6.2, au cours de la même période, la part des exportations canadiennes de céréales manutentionnées dans les ports du Saint-Laurent a été relativement stable, représentant environ 45% des exportations. Quant à la route du Pacifique, elle a vu sa part de marché passer de 40% à 45%. De plus, le tableau 6.3 révèle qu'entre 1972 et 1977, une part non négligeable des exportations canadiennes de céréales à destination de l'Europe, c'est-à-dire une destination faisant partie du «marché naturel» du système Saint-Laurent / Grands Lacs transitait par le port de Vancouver. Sauf pour 1974, ce trafic destiné à l'Europe (la partie européenne de l'Union des Républiques socialistes soviétiques incluse) représentait de 4% à 25 % environ des exportations canadiennes destinées au même marché et manutentionnées aux ports de Vancouver et du Saint-Laurent.

TABLEAU 6.1
TRAFFIC DES MARCHANDISES (CEREALES)
EXPORTATION DU GRAIN CANADIEN PAR ZONE
1972-1981

(000 tonnes)

PAYS	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981*
Europe de l'Ouest % du total (CEE)	4 400 23,12	3 528 18,02	2 889 20,07	3 364 24,11	2 963 17,34	4 434 24,78	3 925 19,70	2 647 15,34	2 898 14,39	2 570 12,93
Europe de l'Ouest (autres) % du total	241 1,27	131 0,67	293 2,04	249 1,78	208 1,22	232 1,30	265 1,33	327 1,6	274 1,36	141 0,71
Europe de l'est (URSS inclus) % du total	4 514 23,72	5 267 26,90	1 697 11,79	837 6,0	5 893 34,48	3 088 17,26	3 730 18,73	3 318 19,23	5 511 27,36	7 138 35,91
TOTAL EUROPE % du total	9 162 48,15	8 926 45,59	5 042 35,03	4 450 31,90	9 064 53,03	7 754 43,34	7 920 39,76	6 292 36,47	8 683 43,11	9 849 49,54
Afrique % du total	703 3,69	528 2,7	631 4,38	911 6,53	234 1,37	981 5,48	1 190 5,97	802 4,65	1 217 6,04	932 4,69
Moyen Orient % du total	781 4,1	378 1,93	647 4,5	797 5,71	553 3,24	1 012 5,66	1 433 7,19	994 5,76	1 332 6,61	814 4,09
Asie % du total	6 485 34,08	7 800 39,84	5 562 38,64	5 360 38,42	4 891 26,62	5 379 30,01	6 580 33,03	6 105 35,39	5 367 26,65	5 293 26,52
Océanie % du total	4 0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emisphère occidentale % du total	1 726 9,07	1 749 8,93	2 309 16,04	2 275 16,31	2 161 12,64	2 570 14,37	2 543 12,77	2 744 15,90	3 244 16,11	2 561 13,34
GRAND TOTAL	19 028	19 579	14 393	13 950	17 091	17 890	19 919	17 253	20 140	19 880
Total exportation d'autres céréales** et dérivés	1 804	1 783	1 396	884	1 147	1 797	2 152	2 857	3 622	4 252
Total général exporté	20 832	21 362	15 789	14 834	18 238	19 687	22 071	20 110	23 762	24 132
Total produit dans l'Ouest	30 613	31 800	26 172	31 696	38 453	36 852	37 893	31 038	34 325	42 087

* Provisoire

** Toutes les céréales sauf le blé, la farine de blé,
l'orge, le malt d'orge, l'avoine.

Données tirées du rapport annuel de la Commission canadienne du blé, 1981.

TABLEAU 6.2

TRAFIC DE MARCHANDISES (CEREALES)

EXPORTATIONS DE CEREALES CANADIENNES

PAR REGION PORTUAIRE

	COTE DE L'ATLAN- TIQUE	SAINT-LAURENT		DIRECTEMENT DE LA TETE-DES-LACS ³		CHURCHILL	COTE DU PACIFIQUE		TOTAL (000) tonnes
		(000) tonnes	% du total	(000) tonnes	% du total		(000) tonnes	% du total	
1971	618	7 681	45,97	912	5,46	637	6 660	39,86	16 708
1972	940	8 968	45,77	1 070	5,46	667	7 947	40,56	19 592
1973	942	8 653	42,89	907	4,5	638	9 036	44,79	20 176
1974	594	6 473	44,58	497	3,42	462	6 494	44,72	14 520
1975	788	6 230	45,43	816	5,95	498	5 381	39,24	13 713
1976	865	8 437	49,89	555	3,28	518	6 535	38,65	16 910
1977	792	8 144	45,07	1 050	5,81	735	7 348	40,67	18 069
1978	805	9 234	45,94	930	4,65	692	8 439	41,98	20 101
1979	575	7 946	44,0	742	4,11	495	8 305	45,97	18 061
1980	801	9 844	45,62	1 267	5,87	523	9 144	42,37	21 579
1981 ⁴	730	9 638	45,83	826	3,93	289	9 547	45,40	21 031

1- Vers tous les pays à l'exception des Etats-Unis.

2- Blé (excepté le blé de semence ensaché), avoine, orge, seigle et lin. Comprend le colza à partir de 1965-1966.

3- Y compris les expéditions depuis les ports des Grands lacs.

4- Chiffres provisoires.

Données tirées du rapport annuel de la Commission canadienne du blé, 1981.

TABLEAU 6.3
EXPORTATIONS DE CEREALES CANADIENNES VERS L'EUROPE
 (tonnes courtes)

ANNÉE	DE VANCOUVER VERS		DES PORTS DU SAINT-LAURENT VERS	
	URSS (EUROPE)	EUROPE (A) TOTAL	EUROPE (B) TOTAL	A/A+B
1977	169 476	489 874	1 640 458	0,28
1976	582 163	902 442	2 106 219	0,80
1975	373 650	535 052	2 252 229	0,19
1974	--	205 184	342 095	0,37
1973	128 787	167 764	3 609 433	0,04
1972	42 251	392 672	4 222 620	0,08

Source: Statistics Canada, catalogue 64-207.

La concurrence existe donc entre les deux axes majeurs de transport que sont la route du Pacifique et le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Or, un des objectifs majeurs de la nouvelle politique fédérale est d'accroître la capacité de la route de l'Ouest. Nous avons déjà indiqué que la crise de capacité dans l'Ouest était une crise appréhendée et non réelle, que les hypothèses de prévision de trafic qui la sous-tendent ne sont pas en voie de se réaliser et que de telles prévisions de trafic comportent une forte dose d'incertitude, de risque. Nous avons déjà souligné que dans ce contexte, il était fort possible qu'il y ait dans l'Ouest, surcapacité à long terme. Quels seraient les effets à long terme de ce facteur structurant que serait la disponibilité d'infrastructures ferroviaires vers l'Ouest dont le coût marginal d'utilisation serait faible? N'y a-t-il pas là risque de détournement de trafic qui naturellement serait acheminé par le système Saint-Laurent / Grands Lacs? Comment un tel risque affecte-t-il les intervenants québécois dans leurs décisions d'investissement et le développement de nouveaux services? En somme, est-ce que le système Saint-Laurent / Grands Lacs ne sera pas en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest?

7.0 UNE SYNTHÈSE ET QUELQUES CONCLUSIONS

Le gouvernement fédéral, dans sa recherche d'une solution aux problèmes de transport des grains de l'Ouest, a opté pour une approche privilégiant les intérêts des provinces de l'Ouest.

L'intervention du gouvernement fédéral s'articule autour de la « crise de capacité dans l'Ouest ». Or, cette crise fondée sur des prévisions optimistes de trafic est appréhendée et non réelle. Ces prévisions de trafic comportent une forte dose d'incertitude de telle sorte qu'il n'est pas impossible qu'elles ne se réalisent pas et que, à long terme, l'Ouest soit doté d'infrastructures ferroviaires d'excellente qualité et disposant de réserves de capacité. Dans un tel contexte, il pourrait y avoir détournement vers les ports du Pacifique de trafic devant normalement emprunter le système Saint-Laurent / Grands Lacs. En somme, le système Saint-Laurent / Grands Lacs pourrait être en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest.

Le Québec trouve inacceptable que le gouvernement fédéral n'ait pas considéré les impacts à court et à long terme que pourrait avoir au Québec un accroissement de la capacité des voies ferrées vers le Pacifique.

Par ailleurs, pour réaliser sa nouvelle politique, le gouvernement fédéral a décidé d'engager des crédits de 3,7 milliards \$ pour les quatre prochaines années. En fait, le gouvernement fédéral a décidé d'établir des nouveaux programmes totalisant 2,3 milliards \$ en plus des 1.4 milliards \$ de dépenses qu'aurait entraîné la poursuite des programmes existants. Cette attitude d'Ottawa tranche particulièrement avec celle qu'il a adoptée dans l'Est alors qu'il a décidé de financer un programme d'investissement à l'aide des économies qu'il réalise en réduisant des programmes de subvention (MFRA, ARFAA) dont l'Est avait bénéficié jusqu'ici. Nous nous interrogeons sur la pression qu'exercera sur le budget du gouvernement fédéral consacré au transport un programme de dépenses de 3,7 milliards. Combien de projets de transport seront retardés qu'au Québec ou, tout simplement ne sont pas réalisés?

Ottawa prévoit qu'au cours de la prochaine décennie, les sociétés ferroviaires investiront quelque 16,5 milliards \$. Le Québec ne bénéficierait que de 8,5% de ces investissements alors que l'Ouest retirerait la grosse part du gâteau avec 57,6%

Pour les cinq prochaines années, les sociétés ferroviaires CN et CP ont rendu publics des plans d'investissements qui sont considérés relativement fermes. Au cours de cette période, les sociétés ferroviaires dépenseront dans l'Ouest 55% des sommes prévues pour la prochaine décennie. Au Québec, cette part serait de 25% seulement. Ainsi, les investissements prévus au Québec sont beaucoup plus incertains

et l'importance des disparités Est/Ouest se trouve accentuée par la prise en compte de l'inflation.

Ces investissements ferroviaires induiront d'importantes retombées économiques... localisées en très grande partie dans l'Ouest. Sur les 6,8 milliards \$ d'investissements prévus d'ici 1986, outre les retombées liées aux travaux exécutés au Québec (environ 350 millions \$), le Québec devra se contenter de contrats totalisant environ 300 millions \$ pour la fourniture de matériel roulant. De plus, le développement de l'industrie de fabrication de matériel ferroviaire dans l'Ouest, stimulé par les crédits du gouvernement fédéral, est susceptible de se faire aux dépens des industries de l'Est.

Rappelons finalement que l'Ouest bénéficie d'un traitement privilégié en matière d'infrastructures ferroviaires. En effet, un réseau de base représentant 92% des voies ferrées des Prairies est garanti jusqu'à l'an 2000. Au Québec, aucune ligne ferroviaire ne bénéficie d'une telle protection. Plusieurs embranchements de nature locale ou régionale voient leur existence menacée, ce qui peut avoir de fâcheuses conséquences sur le plan du développement économique régional. L'établissement d'un réseau de base au Québec garanti jusqu'à l'an 2000 devient nécessaire. De plus, dans l'Ouest, le gouvernement fédéral a dépensé 400 millions \$ entre 1977 et 1982 pour la remise en état d'embranchements; il s'est également engagé à consacrer à ce programme quelque 670 millions \$ supplémentaires d'ici 1990. Notons qu'un tel programme de conservation de la qualité des infrastructures ferroviaires ou d'amélioration n'existe pas dans l'Est. Alors que les Prairies disposent d'un milliard \$ pour remettre en état leur réseau d'embranchements, certains embranchements du Québec risquent de disparaître à plus ou moins brève échéance, faute d'un programme similaire, mais combien plus modeste, puisque dans l'immédiat les besoins les plus urgents ne dépasseraient pas 3 millions \$!

En somme, dans ce dossier du transport des grains de l'Ouest, le gouvernement fédéral ne devrait pas considérer que le Canada se termine à l'Est à Thunder Bay, mais devrait évaluer les conséquences de ses décisions sur les transports dans l'Est, et particulièrement au Québec.

ANNEXE 1.0

POUR UN TRANSPORT AMELIORE DANS L'OUEST - DOCUMENTATION

RECOMMANDATIONS DE M. GILSON - REPONSES DU GOUVERNEMENT FEDERAL

POUR UN TRANSPORT AMÉLIORÉ DANS L'OUEST — DOCUMENTATION

RECOMMANDATIONS DE M. GILSON — RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

RECOMMANDATIONS

1. Que le déficit total des sociétés ferroviaires (allocation du Pas du Nid-du-Corbeau) pour 1981-1982 soit fixé à \$644.1 millions.

COMMENTAIRES

1. Acceptée, sous réserve de vérification des calculs.

Dans son rapport, M. Gilson a évalué l'allocation du Nid-du-Corbeau à \$644.1 millions pour l'année-récolte 1981-1982. M. Gilson a fondé ses calculs sur un volume de 30,4 millions de tonnes et un coût de capital de 21 % en attendant une décision de la CCT à cet égard.

À la suite d'un examen des hypothèses de M. Gilson et de la décision prise par la CCT sur la question du coût de capital, le gouvernement a décidé de fixer à \$651.6 millions l'allocation du Nid-du-Corbeau pour l'année-récolte 1981-1982. Le gouvernement a fondé ses calculs sur les principales hypothèses suivantes, basées sur la méthodologie de M. Gilson:

- un volume de 31,1 millions de tonnes en 1981-1982, y compris les produits du colza et du lin;
- un coût de capital de 20,5 % conformément à la décision de la CCT.

2. Acceptée avec modification.

2. Que l'allocation du Nid-du-Corbeau soit versée en totalité aux sociétés ferroviaires en 1982-1983 et que les producteurs en reçoivent ensuite chaque année une part de plus en plus grande, soit directement, soit sous forme d'un crédit optionnel de transport, jusqu'en 1989-1990; 81 % de l'indemnisation serait alors versé aux producteurs et 19 % aux sociétés ferroviaires.

La recommandation de M. Gilson sera appliquée mais un réexamen devra être effectué en 1985-1986 lorsque les paiements seront d'environ 50 % aux producteurs et de 50 % aux sociétés ferroviaires. Le Parlement devra alors donner son approbation pour que la progression se poursuive. Faute d'une telle approbation, les paiements demeureront fixés à 50 % de chaque côté.

RECOMMANDATIONS

3. Qu'un paiement dégressif d'ajustement agricole soit versé à tous les producteurs de 1983-1984 à 1988-1989, afin de compenser le partage de l'allocation du Nid-du-Corbeau entre un plus grand nombre de bénéficiaires.

4. Que la nouvelle structure tarifaire réglementaire soit appliquée aux tourteaux et aux huiles de colza et de lin.

COMMENTAIRES

3. Acceptée jusqu'en 1985-1986.

Des fonds additionnels seront affectés si le système progressif de paiements se poursuit.

4. Acceptée.

À compter de l'année-récolte 1982-1983, les mêmes tarifs s'appliqueront au transport des tourteaux et des huiles de colza et de lin dans l'ouest du Canada et à celui des grains non transformés. Le niveau d'indemnisation des sociétés ferroviaires sera augmenté de \$2 millions par an pour couvrir les frais d'achat et de location de wagons-citernes. À l'est de Thunder Bay, à compter du 1^{er} août 1983 et sous réserve d'une enquête spéciale du MEIR et de la CCT, les tourteaux et les huiles de colza et de lin seront transportés aux tarifs commerciaux courants, comme c'est le cas pour toutes les autres cultures auxquelles s'applique actuellement le tarif du Nid-du-Corbeau.

5. Acceptée.

Une agence du transport des grains (ATG) sera créée en vertu d'une loi et chargée de fixer les objectifs relatifs aux garanties de rendement et d'investissement des sociétés ferroviaires, de trouver des moyens d'accroître l'efficacité et la capacité du réseau de transport et de manutention des grains, et d'élaborer des politiques concernant la répartition des wagons. Un comité supérieur du transport des grains conseillera l'ATG et le ministre des Transports.

5. Que le Bureau du coordonnateur du transport des grains soit remplacé par une agence centrale de coordination chargée de statuer sur les garanties de rendement et de services négociées avec les sociétés ferroviaires et de les encourager à accroître leurs mesures d'efficacité et d'économie.

RECOMMANDATIONS

6. Que les sociétés ferroviaires reçoivent graduellement une contribution aux coûts fixes, correspondant à 20 % des coûts variables du transport des grains, les premiers 12 % étant intégrés à la structure tarifaire et les coûts variables restants étant liés au rendement.

7. Que les futures augmentations des coûts ferroviaires soient également partagées entre le gouvernement fédéral et les producteurs de 1983-1984 à 1985-1986, jusqu'à concurrence d'une augmentation annuelle maximale de 3 % pour les producteurs. Après 1985-1986, les expéditeurs paieraient les premiers 3 % de l'augmentation des coûts et partageraient également les 3 % suivants avec le gouvernement fédéral jusqu'à concurrence d'une contribution globale de 4½ % pour les producteurs. À l'avenir, les coûts de transport des volumes supérieurs à ceux de l'année-récolte en cours fixés à 30,4 millions de tonnes, seraient assumés par les producteurs.

8. Le gouvernement continuera à fournir des wagons-trémies et des fonds destinés à la remise en état des embranchements.

COMMENTAIRES

6. Acceptée en principe.

En attendant l'introduction, dans quelques années, d'un système de récompenses et de sanctions, les 20 % seront versés dans le cadre de la structure tarifaire, mais ils le seront graduellement, conformément à la recommandation.

7. Acceptée pour les quatre premières années.

- Les producteurs de l'Ouest n'auront pas à subir d'augmentation des coûts de transport au cours de la présente année-récolte.

- De 1983-1984 à 1985-1986, ils ne paieront que les premiers 3 % de l'augmentation attribuable à l'inflation.

- Après 1985-1986, les producteurs paieront les premiers 6 % de l'augmentation attribuable à l'inflation.

- Au-dessus des 31,1 millions de tonnes de l'année de base, les producteurs paieront tous les coûts de transport des augmentations de volume comme le recommande M. Gilson, mais sur la base d'un tarif marchandise mixte.

8. Acceptée en principe.

Des fonds seront affectés à ces fins à ceci près que ceux qui sont destinés à la remise en état des embranchements seront limités à \$670 millions jusqu'en 1988-1989, pour une dépense totale de \$1,072 millions.

RECOMMANDATIONS

9. Pour protéger les producteurs contre toute baisse éventuelle des prix des grains que l'on envisage la possibilité de créer une caisse de stabilisation des tarifs marchandises applicables au transport des grains, en s'inspirant du Programme de stabilisation du revenu des céréaliculteurs de l'Ouest.

10. Que soit établi un cadre législatif comportant un engagement de la part du gouvernement fédéral de payer chaque année un montant équivalant au déficit des sociétés ferroviaires en 1981-1982, de verser un paiement d'ajustement agricole, d'obtenir des garanties relatives au rendement et aux services des sociétés ferroviaires, de continuer à financer la remise en état des embranchements, d'effectuer des revues périodiques, de fixer les tarifs chaque année, de partager les futures augmentations des frais, de faire des paiements aux sociétés ferroviaires et aux producteurs et de créer une agence centrale de coordination.

11. Que l'on procède en 1985-1986 à un réexamen de certaines questions, notamment les coûts ferroviaires, le régime de paiement, le système de remise en état des embranchements, le programme d'ajustement agricole, ainsi que les garanties de rendement et de services négociées avec les sociétés ferroviaires.

COMMENTAIRES

9. Acceptée en principe.

La faisabilité technique et administrative de cette proposition et des autres en faveur de l'établissement d'un lien entre les coûts de transport et le prix des grains sera examinée, en consultation avec les organismes agricoles.

10. Acceptée.

Le gouvernement fédéral continuera à financer la remise en état des embranchements jusqu'en 1988-1989; il ne sera cependant pas nécessaire d'en faire mention dans la loi.

11. Acceptée.

ANNEXE 2.0

PROGRAMME FEDERAL D'AIDE AU TRANSPORT
DANS LA REGION ATLANTIQUE

(fMFRAf ET fARFAAf)

PROGRAMME FEDERAL D'AIDE AU TRANSPORT
DANS LA REGION ATLANTIQUE

(fMFRAf ET fARFAAf)

Ce programme fédéral se divise en deux volets, selon que le transport est entièrement effectué à l'intérieur du «territoire choisi» ou vers l'Ouest à partir dudit territoire. La partie du Québec incluse dans ce territoire se situe au sud du Saint-Laurent et à l'est de la route 173; elle comprend également les Îles-de-la-Madeleine.

Pour chacun de ces volets, une distance minimale doit être parcourue et les frais de transport doivent dépasser un montant spécifié dans les règlements; dans tous les cas, la subvention est versée directement au transporteur. Ce dernier doit détenir un certificat de la Commission canadienne des transports et ne peut être propriétaire des marchandises. Les produits importés ou destinés à l'étranger ne sont pas admissibles à cette subvention.

Tandis que les transporteurs routiers, ferroviaires, maritimes et aériens peuvent recevoir la subvention pour le transport entièrement effectué à l'intérieur du «territoire choisi», l'aide au transport vers l'ouest à partir dudit territoire ne s'applique qu'à la portion du transport effectué à l'intérieur du «territoire choisi» par un transporteur routier ou ferroviaire.

En 1981, les subventions ainsi versées pour l'ensemble de ce programme atteignaient 62,4 M\$, soit 36,1 M\$ pour le transport uniquement à l'intérieur de cette région et 26,3 M\$ pour celui effectué vers l'Ouest à partir de celle-ci.

Suite à des négociations amorcées dès 1980 entre des représentants du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du gouvernement fédéral, ce programme a connu des modifications récentes. En effet, ces trois provinces désiraient obtenir en retour d'une baisse de subventions accordées en vertu du MFRA, le renouvellement du programme conjoint fédéral-provincial de construction routière (Highway Strengthening Program) lequel expirait alors. Ces changements au programme d'aide au transport consistaient en:

- . la réduction du taux de subvention pour le transport effectué à l'intérieur du «territoire choisi» de 15% qu'il était alors à 12,5% au 1er avril 1982 puis à 10% à partir du 1er avril 1983;
- . la majoration, dès le 1er avril 1982, du montant minimum de facturation du coût de transport pour que puisse être versée une subvention: de 10 \$ à 50 \$ pour le transport effectué entièrement à l'intérieur du «territoire choisi» et de 50 \$ à 100 \$ pour celui effectué vers l'ouest à partir dudit territoire.

Le Québec fut toujours tenu à l'écart des discussions sur la nature de ces modifications même si celles-ci devaient nécessairement s'appliquer par la suite à une partie de son territoire. Ce n'est qu'en décembre 1981, suite à une entente entre ces trois provinces et le gouvernement fédéral, que ce dernier informa le Québec d'une part de la nature définitive des modifications au programme et, d'autre part, de son intention de dépenser différemment dans l'est du Québec les sommes qui y seraient économisées suite à ces changements.

Transports Canada évaluait alors que le montant économisé entre les années 1982-1983 et 1986-1987 et à être réaffecté au cours de la même période s'élevait à 31 M\$ pour l'est du Québec; il atteindrait quelque 8,0 M\$ pour Terre-Neuve. Dans le cas des trois autres provinces, une somme de 84 M\$ serait affectée par le gouvernement fédéral au programme d'amélioration du réseau routier tandis que les économies réalisées en vertu des modifications au «MFRA» seraient de l'ordre de 73 M\$.

En ce qui concerne l'année financière en cours, la somme de 1 M\$ à être réaffectée dans l'est du Québec serait, selon des «informations internes» à Transports Canada et obtenues de la part d'un de ses représentants, consacrée à l'amélioration d'équipements aéroportuaires, principalement à Mont-Joli, Bonaventure et Gaspé, de même qu'à la réalisation d'études. Aucune consultation n'a eu lieu sur le choix de ces projets, ni pour ceux à être réalisés au cours des quatre prochaines années pour lesquelles des sommes de 4 M\$, 8 M\$, 9 M\$ et 9,1 M\$ seraient réaffectées.

Compte tenu du manque de consultation et aussi d'informations sur ces projets, on peut se demander s'il s'agit d'une véritable réaffectation des sommes économisées suite aux modifications du «MFRA» ou plutôt de projets que le gouvernement fédéral aurait réalisés de toute façon et pour lesquels des ressources financières auraient déjà été prévues. De même étant donné la conjoncture économique actuelle, les sommes économisées dans l'est du Québec pourraient être moindres que le 31 M\$ anticipé; le gouvernement fédéral y réaffecterait-il ce même montant ou le réduirait-il?

ANNEXE 3.0

EXTRAIT DE: CARR, D. WM. ASS.

«LA VOIE MARITIME ET LE TRANSPORT AU CANADA,
ANALYSE ÉCONOMIQUE, VOLUME 2, POTENTIEL DE CONCURRENCE
ET PERSPECTIVES DE TRAFIC DE LA VOIE MARITIME»

DÉCEMBRE 1970

L A V O I E M A R I T I M E
E T L E T R A N S P O R T A U C A N A D A
A N A L Y S E E C O N O M I Q U E

VOLUME 2

POTENTIEL DE CONCURRENCE ET PERSPECTIVES DE TRAFIC DE LA VOIE MARITIME

ÉTABLI PAR

D. WM. CARR & ASSOCIATES LTD.

POUR LE COMPTE DE

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

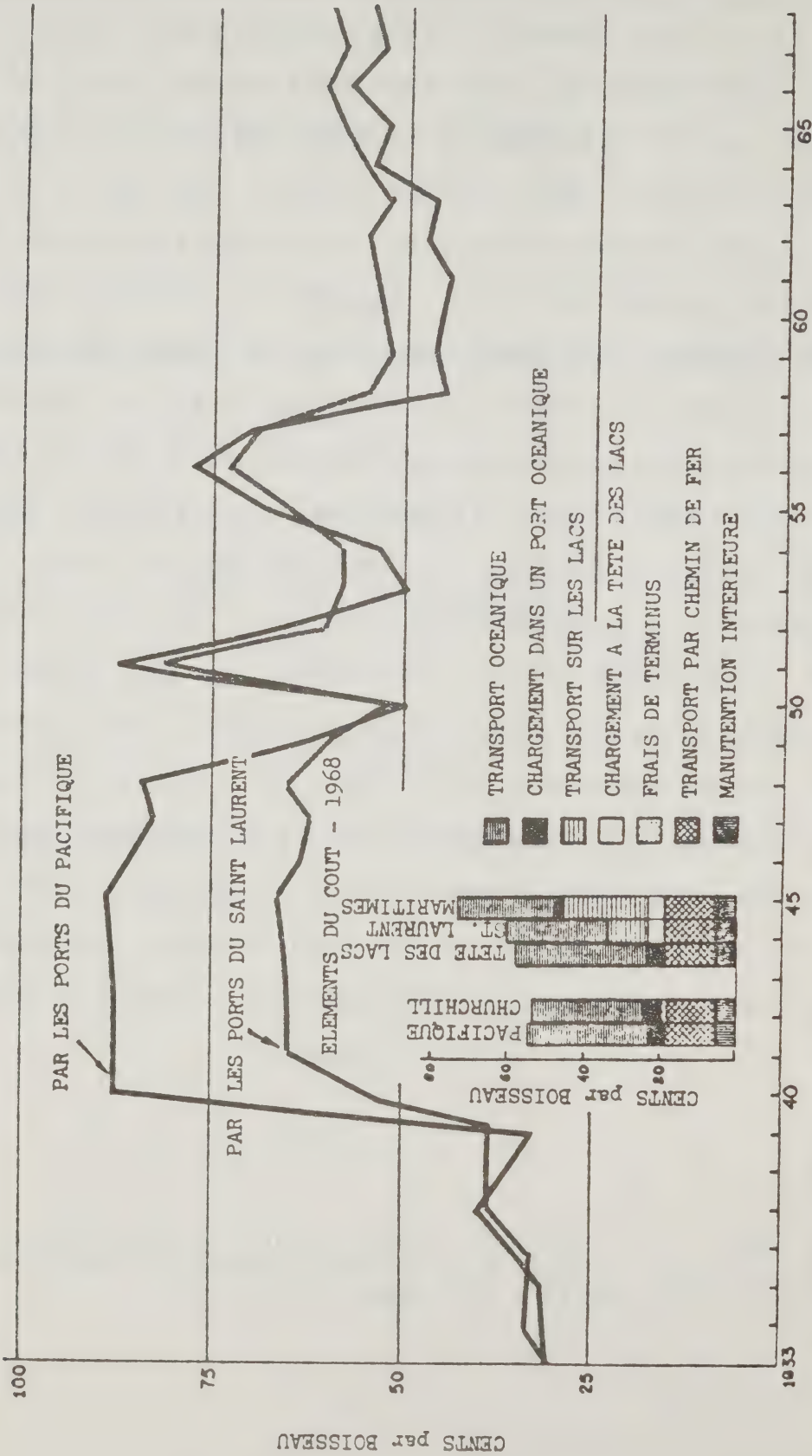
OTTAWA

DÉCEMBRE 1970

En ce qui concerne la concurrence provenant d'autres routes, les grains et le minerai de fer y sont pareillement exposés. En ce qui concerne les grains, la route du Pacifique livre depuis 1957 une concurrence plus forte à la Voie maritime. Elle continue d'attirer une part croissante des exportations des provinces des Prairies, surtout depuis qu'en 1958 (Figure 1), les tarifs de transport du fret par la route du Pacifique présentent un avantage important. L'étude comparative des tarifs effectuée par la Commission des Grains du Canada pour le transport de blé en provenance d'un point situé au centre des provinces des Prairies, par la route du Pacifique et par la route du Saint-Laurent--(1), montre que l'on a avantage à expédier les grains par la route du Pacifique. Par suite, la ligne de partage, située dans les Prairies, entre les mouvements de grains vers l'est ou vers l'ouest s'est déplacée en direction de l'est. L'avantage de la route du Pacifique s'est accru au point qu'une part de plus en plus grande des grains à destination de l'Europe utilise maintenant cette route. La route du Pacifique présente d'autres avantages en plus des tarifs: elle est ouverte toute l'année, elle ne présente pas de problèmes de glaces, pas de transbordements. Par ailleurs, les marchés des pays riverains du Pacifique croissent rapidement et les installations portuaires sont en pleine expansion, y compris les installations

(1) Le point de référence choisi pour la comparaison est Scott (Saskatchewan), localité où le prix de l'expédition jusqu'à Vancouver ou jusqu'à la Tête des Lacs et le même.

COUT MOYEN DU TRANSPORT DU BLE ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI
PENDANT LA SAISON DE NAVIGATION, DE 1933 A 1968¹



1/ Exportation de céréales canadiennes, récolte 1967-68, Commission des Grains du Canada, Ottawa, 1968.

FIGURE 1

d'un super-port, et l'on constate également un accroissement notable des autres services et installations portuaires. Sur le plan des coûts, les inconvénients de la route de la Voie maritime, du point de vue de l'expédition des grains vers l'Europe, (Tableau 2), proviennent principalement du coût supplémentaire du transport par eau--(1). Ainsi, en 1968-1969, il en coûtait, pour expédier directement le blé outre-mer à partir de la Tête des Lacs, près de quatre cents de plus par boisseau, que par la route du Pacifique et il en coûtait 5,7 cents de plus par boisseau pour l'expédier par la route des ports du Saint-Laurent.--(2) Les péages de la Voie maritime ne constituent qu'une partie relativement faible du coût total du transport des grains par ces routes jusqu'en Europe, soit 1,3 cent le boisseau--(3) ou 3% environ du coût total du transport. Il est peu probable qu'une augmentation des péages, à moins qu'elle ne soit très importante, fasse pencher beaucoup la balance en ou réduise

(1) Étant donné que, depuis quelques années, les grandes expéditions de blé en vrac sont faites de plus en plus à destination de l'Europort d'Anvers-Rotterdam, d'où le blé est transbordé à destination du Royaume-Uni et d'autres ports européens, cette route constitue, pour les coûts de transport du blé, un meilleur exemple que la route directe jusqu'au Royaume-Uni (Tableau 2).

(2) Une partie de cette disparité des tarifs par les ports du Saint-Laurent est sans doute compensée par les avantages que représente sur le marché le fait de disposer de grains prêts à être livrés pendant les mois d'hiver, alors que la Voie maritime est fermée. L'avantage économique de la route des ports du Saint-Laurent par rapport à l'expédition de grains faite l'hiver par chemin de fer jusqu'aux ports des provinces maritimes est devenu très important.

(3) Sur la section Montréal - Lac Ontario.

TABLEAU 2

COUTS MOYENS ESTIMES (FONDES SUR LES TARIFS) DU TRANSPORT DE BLE CANADIEN

DEPUIS UN POINT AU CENTRE DES PRAIRIES JUSQU'A ANVERS-ROTTERDAM,

PAR LA ROUTE DU PACIFIQUE ET PAR LA ROUTE DE LA VOIE MARITIME

RECOLTE 1968-1969 ET TOTAL DES COUTS POUR LES ANNEES 1964-1965 A 1968-1969

	Par les ports de la côte du Pacifique	Par les ports du Saint-Laurent	Directement outre- mer par la Tête des Lacs
<u>Ventilation des couts, 1968-69--(1)</u>			
Manutention intérieurs	5.500	5.500	5.500
Transport par fer jusqu'au terminus	13.800	13.800	13.800
Chargement à la Tête des Lacs	-	4.600	-
Transport sur les lacs	-	10.335	-
Chargement aux ports de mer	4.574	0.465	4.865
Transport océanique	15.273	10.174	18.937
Coût moyen estimé de l'expédition	39.147	44.874	43.102
<u>Total des couts 1964-65 a 1968-69--(2)</u>			
1964-1965	44.269	48.824	48.083
1965-1966	46.966	48.889	50.115
1966-1967	40.742	46.084	47.278
1967-1968	43.327	48.670	51.832
1968-1969	39.147	44.874	43.102

(1) Exportation de céréales canadiennes, Récolte 1968-69, Commission des Grains du Canada, Ottawa, 1969, p. 23. Les coûts sont fondés sur du blé Northern No 1 expédié de Scott (Saskatchewan).

(2) Ibid. pages 23 à 27.

faveur de la route du Pacifique ou réduise le volume des grains transporté sur la Voie maritime en direction de l'est.--(1) Les avantages de l'expédition directe de grains outre-mer à partir de la Tête des Lacs n'ont pas été aussi largement exploités par les expéditeurs canadiens que par les expéditeurs des États-Unis. Des entretiens ont permis d'apprendre que les tarifs offerts par les navires océaniques étrangers qui transportent ces grains directement vers les pays d'outre-mer tendent à être moins élevés à partir des ports américains qu'ils ne le sont à partir des ports canadiens, parce que les conditions dans ces derniers ports sont moins favorables.--(2)

L'autre grande route d'outre-mer qui fait concurrence à la Voie maritime pour le trafic des grains est celle du Mississippi au Golfe du Mexique. Cette route n'a jamais cessé d'acheminer, des États-Unis vers l'outre-mer, une part appréciable des mouvements de blé et de grains pour la consommation animale. Aucun indice positif ne permettait toutefois de penser en 1970 que cette route parviendrait à empiéter davantage sur le trafic des grains de la route méridionale du Golfe en raison des avantages que donnent à la Voie maritime la possibilité d'un trafic aller-retour minéral-grain qui utilise les ports céréaliers du bas Saint-Laurent dont les chenaux profonds sont ouverts toute l'année--

(1) De plus, on peut très bien concevoir que la pénurie de navires océaniques (surtout de pétroliers, mais aussi d'autres navires de transport) qui s'est manifestée vers le milieu de 1970 et l'augmentation importante des tarifs de transport océanique que cette situation fait présager, puissent de nouveau donner un avantage concurrentiel à la route de la Voie maritime sur la route du Pacifique. Voir le Financial Times, 17 août 1970, p. 10.

(2) D'après des entrevues accordées par des transporteurs qui assurent des liaisons directes outre-mer.

SEP 25 1984

